

STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO
UFFICIO STORICO

Autori Vari

STUDI STORICO-MILITARI

2007

ROMA 2009

PROPIETÀ LETTERARIA
Tutti i diritti riservati.
Vietata la riproduzione anche parziale
senza autorizzazione.

© SME - Ufficio Storico - Roma 2009

ISBN - 978-88-96260-01-2

SOMMARIO

Giuseppe GIULIANI	Formazione e struttura dell'Esercito Sabaudo nel XVIII secolo	» 5
Bruno MUGNAI	La Sanità militare nel Granducato di Toscana nel XVIII secolo	» 57
Ciro PAOLETTI	Storia dei trasporti militari italiani dalle origini all'Unità d'Italia	» 71
Mario PIETRANGELI	Storia dei reparti militari ferroviari nel mondo dei trasporti militari e dei mate- riali ferroviari per le emergenze civili e militari	» 227
Sergio COCCIA	Gli Aerostieri – Storia, uniformi e distin- tivi	» 367
Flavio CARBONE	Lineamenti dell'organizzazione del Ministero della Guerra nella prima Età Liberale (1861-1875)	» 461
Claudia NASINI	Guerra clandestina ed identità naziona- le: il contributo dei Servizi informazioni alleati e italiano alla Resistenza	» 509
Basilio DI MARTINO Filippo CAPPELLANO	L'arma della "fraternizzazione" nella Grande Guerra	» 545
Massimiliano ORTU	La Sardegna nello scacchiere militare della seconda guerra mondiale	» 565
Vincenzo LA FERLA	Sicilia: i mesi del caos (luglio 1943-gen- naio 1945) e la cartamoneta d'occupa- zione	» 699
Fernando BATTISTA	Il percorso verso l'Unità europea e la difesa comune: la Comunità Europea di Difesa	» 753



FORMAZIONE E STRUTTURA DELL'ESERCITO SABAUDO NEL XVIII SECOLO

I - Premessa

Il mito della tradizione militare sabauda e delle relative virtù militari e guerriere piemontesi ha trionfato dal risorgimento al fascismo ed ha coinvolto uomini insospettabili come Cesare Balbo che nelle sue "Lettere di politica e di letteratura" giudicava questo popolo particolarmente portato per l'uso delle armi a causa di una favorevole posizione geografica del Piemonte che stava a metà strada tra il polo e l'equatore e che, pertanto "non aveva la lentezza dei popoli nordici e neppure la furia di quelli meridionali, non la imperturbabile costanza dei primi, né la pronta vivacità dei secondi, era veramente moderata, a 45 gradi della scala morale come della fisica" ¹, caratteristica che li rendeva soldati ideali o, come Antonio Gramsci, il quale, nei "quaderni del carcere" si soffermava sulle naturali doti dei piemontesi, rilevando come essi costituissero un gruppo "adatto alle armi, da cui si può trarre un buon esercito" ².

Molti storici hanno voluto capire cosa fosse e se ci fosse una tradizione militare sabauda e se effettivamente sia mai esistita una naturale bellikosità regionale.

L'analisi di tre secoli di storia sia interna che esterna allo Stato Sabauda dimostra che il mito precedentemente menzionato nasconde il reale radicamento nella società civile di un complesso di atteggiamenti, comportamenti e valori derivati dall'organizzazione militare.

Quest'ultima per diversi secoli è un'operazione che coinvolge tutto e tutti, che condiziona i rapporti tra società e governo, influenza le gerarchie sociali, il coordinamento delle comunità urbane e rurali, modifica i prelievi fiscali, le finanze, il bilancio statale, i lavori pubblici: in sintesi determina in maniera considerevole qualsiasi manifestazione della vita sociale e politica dello Stato.

Di fatto, la guerra è lo strumento principale della dinastia sabauda.

Essa non è fatta solamente sui campi di battaglia, ma investe tutti i sudditi dei Savoia; sia nel bene che nel male ne determina l'esistenza in quanto da un lato "brucia" ogni risorsa umana, economica, materiale mentre

¹ C. BALBO, *Del naturale dei Piemontesi*, in *Lettere di politica e di letteratura*, Firenze 1855, pp.241-250.

² A. GRAMSCI, *Quaderni del carcere*, edizione critica a cura di V. Gerratana, Torino 1975, Q. 19, III, pp. 2048 - 2054.

dall'altro lato diventa un affare permanente.

La bellicosità subalpina non è innata e non è un fattore etnico, ma è un prodotto sociale legato all'organizzazione dello Stato.

Si viene a creare una sorta di stratificazione di una gerarchia sociale in rapporto al mestiere delle armi che, come nel medioevo, diventa il canale usuale per l'annobilitamento, favorisce la nascita della piccola nobiltà di servizio, legata al mestiere militare e con un vincolo personale di dipendenza dal sovrano.

Un ceto particolare con una propria mentalità che condiziona le azioni ed i comportamenti dell'esercito regio ³.

La storia militare del Piemonte comincia con il ritorno in Patria di Emanuele Filiberto di Savoia, comandante generale delle milizie spagnole, dopo la sua grande vittoria sui francesi a San Quintino.

Con la pace di Cateau Cambresis del 1559, il duca ottiene la restituzione dei suoi stati, perduti da inetti predecessori e mutilati, saccheggiati, presidiati da imperiali e da francesi: pur tuttavia deve rassegnarsi a vederli amputati di Ginevra e del Vaud e ad accettare l'occupazione di Torino, Pinerolo, Saluzzo, Asti e Vercelli.

Lo aspettava un compito immane.

Egli riuscirà a riprendersi i suoi territori grazie ad accordi segreti, intelligenti concessioni, sfruttamento di parentele.

Ma il Piemonte come Stato unitario nasce soprattutto dalla sua determinazione di dargli, in epoche di continue guerre, un'autonomia e una forza militare nazionali, svincolandolo progressivamente dal ricorso ai mercenari.

Emanuele Filiberto, in condizioni difficilissime (non ha un soldo, il Paese è disgregato, corrotto, poverissimo) istituisce la "milizia paesana", censisce i sudditi e stabilisce che dovranno portare le armi secondo necessità agli ordini degli Ufficiali del Duca.

In pratica, istituisce il servizio militare e ne fa la struttura principale culturalmente e politicamente del Piemonte, fino al Risorgimento.

Con tali premesse si potrebbe definire il Piemonte la nostra Prussia, per somiglianza di vocazione e di addestramento militari, pur con le sue gravissime carenze dovute a un'economia spesso al limite della sopravvivenza.

Se l'Italia dopo le tre guerre d'indipendenza diventerà uno Stato unitario, lo dovrà al piccolo Piemonte e ai suoi soldati, perché il Piemonte era il solo Stato "militare" della penisola e il suo esercito, per modesto che fosse, era un vero esercito.

Quello nato per volontà di Emanuele Filiberto, cresciuto nel tempo fino a Carlo Alberto è radicato soprattutto nella società locale, indipendentemente dalla capacità di comando di alcuni dei Savoia ⁴.

³ M. SANFILIPPO, "Se lo Stato produce guerra", Articolo, su "Il Messaggero" in data 9 dicembre 1988.

⁴ S. BERTOLDI, in "La nostra Prussia parlava Piemontese", articolo sulla rivista "Biblioteca di cultura storica".

Durante un convegno su "le tradizioni militari del vecchio Piemonte", il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito pro-tempore, Generale marchese Bonifazio Incisa di Camerana, affermava che "l'organizzazione militare sabauda dovette rispondere a due necessità: salvaguardare l'esistenza indipendente del piccolo Stato (in posizione di cerniera tra le mire espansionistiche di Francia e Spagna) e, al tempo stesso, difendere la centralità del potere sovrano affidando all'esercito il carisma di prima istituzione dello Stato ed il compito di radicare l'idea di un pubblico servizio per un pubblico interesse"⁵.

Le due ragioni fondamentali menzionate dal generale Incisa di Camerana rimarranno immutate fino al XIX secolo, cioè fino all'Unità d'Italia e su questa falsariga si consolidò la tradizione militare sabauda.

Da queste considerazioni, come detto in precedenza, nacque l'idea della milizia paesana, una vera e propria forma di organizzazione militare che mediò e riassorbì i conflitti privati – specie tra famiglie nobili – e verso la quale, almeno da un certo grado in giù, furono attratte le fasce popolari.

La riforma avviata da Emanuele Filiberto e conclusa da Carlo Emanuele I, prevedeva un esercito di sudditi scelti tra tutti i maschi abili all'uso delle armi, compresi tra i diciotto ed i cinquanta anni che sarebbero stati armati dalle singole comunità (un primo esercito di leva) e che avrebbe avuto, almeno nelle intenzioni, compiti eminentemente difensivi.

Accanto alle milizie paesane, oltre alla perenne esistenza di truppe mercenarie di volta in volta assoldate, vi erano i reparti regolari divisi tra le due armi allora esistenti: la cavalleria e la fanteria.

Questi Reparti, che ai nostri giorni sarebbero definiti "regionalizzati", tanto da portare i nomi delle località di provenienza, erano inquadrati da una maggioranza di nobili.

Una piccola statistica riferita al periodo oggetto del presente lavoro, cioè al XVIII secolo, mostra che nei Reggimenti di cavalleria il 100% dei Colonnelli e dei Tenenti Colonnelli e l'88% dei Capitani era costituito da nobili, mentre nei Reggimenti di fanteria il 90% dei Colonnelli e dei Tenenti Colonnelli ed il 55% dei Capitani era formato dalla classe aristocratica locale.

Un'immagine largamente diffusa e propugnata anche da alcuni scrittori è quella che ci rappresenta la classe nobile (ed in particolare quella dedicata alla vita militare), come sicuramente valorosa e caratterizzata da valori di lealtà, ma anche fortemente ignorante.

In effetti, figura di indiscusso fascino, erede di una tradizione più che secolare, l'Ufficiale rimaneva l'emblema dell'aristocrazia piemontese. La politica militare dei Savoia, in fondo non ne aveva fatto l'unico e assoluto protagonista.

La guerra allargava le sue sfere di influenza ben oltre i campi di battaglia e tuttavia, l'uniforme non era insidiata dai complessi giochi di equili-

⁵ B. INCISA DI CAMERANA, in "Le tradizioni militari del vecchio Piemonte", atti del convegno tenutosi presso la Scuola di Applicazione di Torino il 26 febbraio 1998.

bri sociale ed istituzionale e rimaneva il traguardo simbolico di una società che continuava a considerare la nobiltà come la più auspicabile condizione sociale e la guerra come la più naturale espressione culturale.

Una divisa non soltanto segnalava la condizione di nobile di chi la indossava, ma in un contesto politico e sociale che sempre di più consentiva la "nobilitazione" di famiglie di origine borghese, distingueva fra gli stessi nobili quelli di più antico lignaggio rispetto a quelli di più recente nomina, affidando ai primi il grado militare più elevato e costringendo i secondi ad una più lunga attesa.

In conseguenza dell'esigua disponibilità delle cariche di comando nei Reggimenti e negli Stati Maggiori, gli sbocchi ambiti di una buona carriera militare, specie per le famiglie nobili di più ampie ambizioni, stavano in quel punto di intersezione strategica tra funzioni militari e civili che si riassumevano nelle cariche di governatore e, in subordine, di comandante di una piazza fortificata.

In un contesto di evoluzione sociale che non poteva fare a meno dei progressi tecnologici in campo scientifico, il problema culturale, comune in quasi tutto il mondo militare dell'epoca non poteva più essere ignorato. Non esistevano le scuole.

La formazione di un giovane aristocratico era in genere lasciata alla capacità, non sempre provata, di un precettore.

Pochissimi erano coloro i quali frequentavano l'università ed in molti raggiungevano così presto la carriera delle armi e si dedicavano alla vita di guarnigione senza avere più il tempo e la voglia di proseguire gli studi.

Fin dalla metà del XVII secolo, regnante Carlo Emanuele II, ci si era resi conto della necessità di creare una Scuola Militare, a similitudine di quanto già avveniva in Francia e nella Repubblica di Venezia.

Verso la fine del 1600 l'idea di un istituto di formazione militare si poté concretizzare in Torino nella "Reale Accademia di Savoia".

Tale Accademia non fu una vera e propria scuola militare, ma un istituto di educazione per quei giovani nobili che intendevano tanto dedicarsi alla carriera delle armi, quanto accedere ad una carica dell'amministrazione statale.

Inizialmente si sarebbe insegnato "a montare a cavallo, correre al saraceno, all'anello ed alla testa dei mostri, a danzare, ad armeggiare, a volteggiare, a maneggiare le armi, ad effettuare gli esercizi militari e studiare la matematica e il disegno".

Essa fu aperta anche ai giovani nobili di altri Stati e ciò favorì una circolazione ed un confronto delle idee che creò, a volte, un sentire comune a diverse Corti.

Questo crogiuolo di novità e di aperture costituisce il prologo di un percorso che porterà, durante il XVIII secolo, alla costituzione del Corpo d'Artiglieria ed alla fondazione della Reale Accademia delle Scienze.

Capitolo I

La Formazione della Milizia tra il XVII e XVIII secolo

1. La ricostruzione del tessuto sociale Sabauda

Il dominio sabauda aveva conosciuto, prima dell'avvento al trono di Emanuele Filiberto, anni molto difficili e la restaurazione del ducato sotto la propria dinastia era frutto di un concordato tra le grandi potenze e la necessità di ricostruire una forma di governo che non trovava più le basi su cui poggiare in quanto si assisteva ad un diffuso abbandono al particolarismo, a faide tra gruppi di interesse legate ai diversi dominatori che si erano succeduti ed anche a differenti confessioni religiose.

In tale cornice si inserisce un fitto Memoriale ⁶ indirizzato a Emanuele Filiberto, in cui si traccia un quadro generale della situazione, si forniscono quelle informazioni utili al principe ancora giovane, ancorché assennato, per evitare di farlo muovere su un terreno particolarmente minato, quello cioè della ricostruzione di un tessuto sociale e istituzionale che riconferisse forma e sostanza di Stato a quello che per anni era diventata area di transito per armate straniere e crocevia strategico di ambizioni che si contendevano il dominio in Italia.

L'avvertimento dell'anonimo estensore del memoriale era chiaro: "quello Stato ancora inesistente, la sua capacità di essere e di sopravvivere, sarebbero dipesi dall'intelligenza e dalla forza di Emanuele Filiberto, a sua volta dalla capacità di essere e di imporsi sovrano su ogni piega della vita materiale e morale di coloro che fin dall'indomani, e non solo formalmente, sarebbero divenuti suoi sudditi.

E la diagnosi generale era piuttosto cruda: i sudditi erano infidi, corrotti e inerti" ⁷.

⁶ Anonimo, da Ricordi dati al Duca Emanuele Filiberto da un anonimo in occasione che il predato duca prendeva possesso de' suoi stati, Storia della Real Casa, cat. 3, Storie Particolari, m. 10, n. 10. Circa l'identità dell'estensore del Memoriale vi è stata inizialmente l'attribuzione a Nicolò Balbo d'Avigliana, ambasciatore nel 1535 presso l'imperatore, quindi consigliere in Senato, gran cancelliere e presidente patrimoniale (Ercole Ricotti, in Storia della monarchia piemontese, Firenze 1861, pp. 291 - 340), successivamente, a fronte di approfondimenti da parte di F. Patetta, la paternità del memoriale è stata attribuita a Cassiano Dal Pozzo, figlio del capitano Antonio, signore di Ponderano e di Reano, eletto presidente del senato di Piemonte il 21 marzo 1560 (F. Patetta, M. Chiudano, A. Lange, M. Amietta Della Corna e F. Fisicaro Vercelli, in "L'Università di Torino nei secoli XVI e XVII" cfr. "Di Nicolò Balbo professore di diritto dell'Università di Torino e del "Memoriale" al Duca Emanuele Filiberto che gli è falsamente attribuito", Torino 1972, pp. 7-49.

⁷ W. BARBERIS, in "Le Armi del Principe - La tradizione militare sabauda", Ed. Einaudi, Torino 1988, pp. 6-7.

Circa l'affidabilità dell'anonimo consigliere non sembrano esserci dubbi.

Infatti, non utilizza frasi adulatorie né travisa passaggi che possano ricondurlo a memorie giovanili, spesso si rivolge al duca con espressioni tipo "le rinfrescarò la memoria di quello che ho detto più volte" ⁸.

Si trattava di una società corrotta dalla convivenza con la guerra, in cui il denaro portato dai soldati delle tante compagnie di ventura aveva profondamente alterato e stravolto le abitudini di vita, i costumi ed anche la struttura economica ed i valori di ogni ceto sociale.

L'appariscenza del mercenario, la arrogante ostentazione del capitano di ventura avevano intaccato profondamente la consuetudine dei comportamenti di molti nobili di basso rango generalmente premurosi verso patrimoni non sempre inattaccabili.

Persino le donne di un certo rango avevano risentito di questi passaggi tanto che anche la seta era diventata un tessuto banale "ponendo per tutto oro et argento, et anchor tele di oro et tocca di oro et insieme panni brocati" ⁹.

E così fino ai ceti più umili della popolazione.

Tutti si erano lasciati coinvolgere in questo turbinio di denaro tanto che "ai poverassi del paese" un sacco di grano bastava per comprare un paio di calze ¹⁰.

Il problema della corruzione era ormai così diffuso che aveva cambiato la morale del popolo e poteva essere affrontato e risolto solo sul piano politico.

Tuttavia, anche lo stesso trattato di Cateau Cambrèsis aveva accentuato l'instabilità sul piano del potere locale.

Infatti si erano venute a creare commistioni e aree di sovrapposizione che non favorivano un clima disteso in quanto territori di famiglie legate al potere di Francia piuttosto che a quello di Spagna dovevano convivere con aree i cui territori appartenevano ad una nobiltà legata ad una influenza spagnola piuttosto che francese.

Questa situazione creava un clima di costante minaccia sia al potere economico che a quello politico con grave pregiudizio per una stabilità che avrebbe invece favorito il ripristino del dominio sabaudo su tali aree ¹¹.

A ciò si aggiungeva il fatto che Emanuele Filiberto era sensibile al richiamo machiavellico secondo cui "uno principe non dovesse avere altro

⁸ Anonimo, da "Ricordi dati al Duca Emanuele Filiberto da un anonimo in occasione che il prelodato duca prendeva possesso de' suoi stati", Storia della Real Casa, cat. 3, Storie Particolari, f. 21r.

⁹ Anonimo, da "Ricordi dati al Duca Emanuele Filiberto da un anonimo in occasione che il prelodato duca prendeva possesso de' suoi stati", Storia della Real Casa, cat. 3, Storie Particolari, ff. 11 r-v.

¹⁰ Anonimo, da "Ricordi dati al Duca Emanuele Filiberto da un anonimo in occasione che il prelodato duca prendeva possesso de' suoi stati", Storia della Real Casa, cat. 3, Storie Particolari, ff. 17 r-v.

¹¹ E. BRUNELLI, P. EGIDI, in "I diari della campagna di Fiandra", cfr. "Emanuele Filiberto" biblioteca della Società Storica Subalpina, Torino 1928, p. 94.

obietto né altro pensiero, né prendere cosa alcuna per sua arte, fuora della guerra e ordini e disciplina di essa”¹² e senza “thesoro” non avrebbe potuto permettersi eserciti e neppure una valida politica di difesa dello Stato, rimanendo alla mercé “di tutti li potentati ad insidiargli et a far impresa contro di esso et i suoi stati”¹³.

Queste motivazioni spingevano l'Anonimo a consigliare al Principe di rimettere in sesto ogni sorta di fortificazioni e giubilare gran parte di quei soldati ereditati dalle esigue insegne di Carlo III così il quadro difensivo si sarebbe presentato meno aleatorio con un dispendio di risorse relativamente limitato¹⁴.

Nel Piemonte da ricostruire la forza del sovrano avrebbe potuto dispiegarsi a condizione di un continuo e parallelo momento contrattuale e di attivazione di una costante reciprocità di interessi fra le varie parti in gioco.

Anche la riorganizzazione della componente militare non fu scevra da tale principio ed infatti esemplare di una articolata transazione politica tra il Duca e le varie parti della società piemontese fu la laboriosa iniziativa di allestire una “militia paesana”, cioè un esercito di sudditi scelti fra tutti i maschi abili all'uso delle armi compresi tra i 18 ed i 50 anni, avviata da Emanuele Filiberto e conclusa da Carlo Emanuele I.

2. La Milizia paesana: nuova idea di esercito di difesa

L'iscrizione nei ruoli e l'elezione degli effettivi sarebbero dovute avvenire nelle varie comunità alle quali spettava il compito di provvedere al loro armamento.

I volontari sarebbero stati accettati solo a condizione che si fossero muniti in proprio del necessario per combattere.

Uomini di fiducia del Duca sarebbero stati nominati capitani o castellani o governatori a seconda dell'importanza dei luoghi e avrebbero dovuto sovrintendere al buon funzionamento delle operazioni di reclutamento e di arruolamento.

Non veniva fissato un numero prestabilito di eletti: secondo le circostanze sarebbe stato abbastanza elevato e, comunque, sempre proporzionale alle capacità contributive di ogni singola comunità.

¹² N. MACHIAVELLI, in “Il Principe”, edizione di Ugo Dotti, cpt. XIV, Milano 1979, pp.86 segg.

¹³ Anonimo, da “Ricordi dati al Duca Emanuele Filiberto da un anonimo in occasione che il prelodato duca prendeva possesso de' suoi stati”, Storia della Real Casa, ultima parte denominata Giunta senza numerazione.

¹⁴ Anonimo, da “Ricordi dati al Duca Emanuele Filiberto da un anonimo in occasione che il prelodato duca prendeva possesso de' suoi stati”, Storia della Real Casa, cat. 3, Storie Particolari, ff. 4 v, 6 r, 12 v, 13 r, Giunta e passim.

Queste erano le indicazioni contenute in un editto promulgato alla fine del 1560 nel quale il Duca ringraziava Iddio a cui era piaciuto "envoyer entre les princes chrétiens sa sainte paix", ed esprimeva l'intenzione di volerla "conserver" e "maninténir", nonché la speranza di "garder nos Etats en tranquillité" e "tenir nos sujets en vraye union et concorde" ¹⁵.

Il sovrano pensava ad un esercito difensivo molto diverso dai contingenti di avventurieri che avevano fino ad allora scorazzato per tutta l'Europa, che potesse suggerire l'idea della difesa del proprio territorio e delle proprie tradizioni e costumi da parte di ciascun suddito verso uno stato organizzato e dominato da un principe che offriva loro un sistema di garanzie collettive.

Ed infatti i membri della milizia "ne serviront comme mercenaires" ma "pour la deffense et conservation de leur prince naturel et de leur patrie" ¹⁶.

L'autodifesa ed i suoi diffusi benefici erano il presupposto su cui si poteva imbastire l'idea di un più vasto organismo gerarchico, dalle funzioni armoniche, così come lo stesso Duca tendeva a suggerire riprendendo la metafora classica secondo cui "li membri del corpo umano et la moltitudine della gente, massime di guerra, senza legittimo capo stare non ponno" ¹⁷.

La strada della milizia paesana non era solo una scorciatoia per risparmiare denari (dal momento che una milizia di forestieri/mercenari sarebbe costata molto di più), ma era lo strumento per instaurare un processo di mutuo soccorso, il veicolo per la riagggregazione di interessi reciproci ancorché iscritti nella nuova politica dell'assolutismo ducale.

Anche questo aspetto era, per così dire, un elemento di una politica tendenzialmente "antinobiliare" posta in essere da Emanuele Filiberto analogamente alla perseveranza con cui egli continuò a mettere a punto regole e dettagli per l'allestimento della milizia paesana, anche quando si poteva ormai permettere di praticare altre strade per organizzare una forza armata.

Il 5 luglio 1566 il testo preparato da Giovanni Antonio Levo, nominato sergente maggiore generale della militia di S.A., veniva autorizzato alle

¹⁵ C. DUBOIN, in "Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti manifesti ecc. emanati negli Stati di terraferma sino all'8 dicembre 1798 dai Sovrani della Real Casa di Savoia, dai loro ministri, magistrati ecc." - cpt. Edit de S.A.S. portant differens privileges et immunités en faveur des gens de guerre, 28 dicembre 1560, Torino, 1860 tomo XXVI, vol. XXVIII, tit. III, pp. 793-797.

¹⁶ Vedasi nota 15.

¹⁷ Formula ricorrente in parecchi discorsi di Emanuele Filiberto. Viene riportata in diverse patenti di nomina alle cariche di comando militare, quale, ad esempio la patente relativa alla nomina di don Alfonso d'Este a capitano generale (AST, sez. Materie Militari, Impieghi militari, m. 1, n. 2, Minute di patenti per concessione di vari impieghi militari, 1560 - 1575).

¹⁸ G.A. Levo aveva ricevuto la formalizzazione della sua funzione di esperto nell'organizzazione della milizia con patente del 1° dicembre 1564. Soltanto dopo due anni di studio del problema presenta al Duca un piano per la costituzione di una milizia di circa 12.000 fanti (cfr. Memoriale a capi umiliato al duca Emanuele Filiberto di Savoia dal Cap. Giovanni Antonio Levo intorno ad alcuni particolari concernenti la milizia colle risposte della prelodata S.A., in Archivio di Stato di Torino, sez. Casa Reale, Protocolli di Notai ducali, 226, f. 203).

stampe ed il tipografo Martin Cravotto lo rendeva di pubblico dominio¹⁸.

La milizia paesana aveva allora il proprio manifesto teorico ed uno statuto ufficiale¹⁹.

Da questo momento in avanti vengono iscritte nelle relazioni di bilancio alcune spese per la milizia tra cui lo stipendio di "79 lire e 14 soldi del sergente maggiore generale Giovanni Antonio Levo, annoverato tra i capitani e gentiluomini"²⁰.

L'organizzazione, l'addestramento e il rigoroso rispetto degli ordini, unitamente ad una serie di privilegi concessi a chi si arruolava, avrebbero profondamente mutato l'atteggiamento dei soldati abituati a "ogni sorta di scelleratezze et infamie quale da barbari non pure se le immaginano"²¹.

E proprio i privilegi ed alcune deroghe alle consuetudini sarebbero stati di fatto la chiave del successo della milizia paesana.

Tra le prerogative che distinguevano da ogni altro suddito quello investito di funzioni militari vi erano l'autorizzazione a portare armi, sia difensive che offensive, in qualsiasi luogo del giorno e della notte, l'immunità per delitti dipendenti dal servizio militare e la clausola per cui l'autorità giudicante avrebbe dovuto essere una giuria militare, l'impossibilità di arrestare o imprigionare per debiti o per altra causa civile il milite, l'insequestrabilità dei suoi beni e la incapacità di porre in essere sanzioni fiscali per ritardi nei pagamenti oltre a poter "vestire panni e portare guarnizioni solitamente distintivi delle persone di rango"²².

Naturalmente, i ceti più bassi della società piemontese furono attratti da una simile proposta ed andarono a rimpinguare i ranghi, tanto che anche Carlo Emanuele I fin dai primi mesi del suo governo confermò, precisò ed ampliò le clausole di quel contratto con i suoi sudditi fino alla fine della sua lunga permanenza alla guida del restaurato Stato sabaudo²³.

Tuttavia la costituzione della milizia non fu scevra da problemi e tensioni provenienti dai ceti che a vari livelli competevano per assicurarsi posizioni socialmente emergenti e che di fatto risultavano minacciati dai privilegi che venivano concessi ai propri subalterni.

La situazione metteva il Duca fra la strettoia di due esigenze tra loro contrastanti: da un lato quella di mantenere vivo un rapporto con i propri sudditi che radicasse e accomunasse in tutti, al di là delle barriere sociali, il senso

¹⁸ W. BARBERIS, in "Le Armi del Principe - La tradizione militare sabauda", Ed. Einaudi, Torino 1988, p. 22.

²⁰ AST, sez. IV, Azienda Generale di guerra, Contabilità generali diverse, Bilancio militare annuale, Regi stati del Piemonte, reg. 1, 1560-1597.

²¹ AST, sez. III, Archivio Camerale, art. 334, Militia Nuova "Discorsi d'Honorato Firofini alessandrino intorno a riformar la militia, 1592".

²² Vedi nota 19, p. 29.

²³ AST, sez. I, Materie Militari, Levata truppe nel Paese, Minute di patenti del Duca Vittorio Emanuele Filiberto colle quali dichiara di quali privilegi debbano godere i soldati della sua milizia, dal settembre 1582 al gennaio 1603, in Duboin, Raccolta per ordine di materia delle leggi, pp. 802-805.

di appartenenza ad uno stato e la conseguente consapevolezza della dipendenza da un principe; dall'altro quella di dare spazio a competenze professionali, a risorse economiche e finanziarie, a iniziative imprenditoriali che, tuttavia, erano ancorate ad una concezione corporativa del proprio status.

La sua abilità stava nel mediare le varie esigenze a seconda dei momenti e dei contesti.

Esempio di tale atteggiamento è l'invito che Carlo Emanuele I rivolge a "tutta la quantità de dottori inutili et otiosi" che non solo non si arruolavano personalmente nel momento del bisogno, ma che "abusando di ogni loro privilegio, mentre stavano tanto commodi nelle loro case, rifiutavano persino di pagar qualche cosa per le armi e per dar commodità agli altri di servire in luogo loro" ²⁴.

La milizia paesana doveva essere capeggiata da Ufficiali credibili non solo sotto l'aspetto militare, ma anche per la loro attendibilità sociale nei territori di appartenenza.

Essa consentiva di formalizzare nuovi accordi tra casati e famiglie, suggellare tregue e stringere alleanze.

La piccola nobiltà era largamente coinvolta ed era molto generosa di Ufficiali che in quei ruoli cercavano l'unica possibile via di accesso alla corte ducale e comunque alle aree ad essa limitrofe.

Essa era diventata, con il passar del tempo, un utile strumento nelle mani del principe che poteva scaricare nei suoi ranghi, a puro titolo onorifico, cioè senza alcun obbligo o funzione, coloro a cui doveva una ricompensa o qualche soddisfazione.

Il tipo di negoziazione con cui il Duca aveva nel tempo cercato di contenere o di asservire ai suoi scopi le risorse economiche e politiche di molti vassalli aveva consentito a molti notabili di utilizzare la milizia paesana come ulteriore fonte di accrescimento del potere personale sui luoghi di influenza, racchiudendo, magari, sia la carica di governatore che di colonnello.

Per questo motivo nel 1633 una Istruzione di Vittorio Amedeo I considerava che "gli incontri succeduti per lo passato tra i governatori et i colonnelli delle milizie inducevano a risolvere e stabilire che niuno governatore (fosse) Colonnello in qualsivoglia luogo" ²⁵.

In effetti, come riporta il Barberis, "la milizia era nata per destabilizzare posizioni di potere consolidato; paradossalmente, ma anche necessariamente, sia pure in un contesto che via via mutava, era divenuto lo strumento con il quale non pochi notabili si erano nuovamente rafforzati" ²⁶.

²⁴ AST, sez. I, Materie Militari, Levata di milizie, mazzo unico straordinario, Invito del Duca Carlo Emanuele I alla città di Torino per concorrere alla nuova erezione delle truppe di milizia in difesa degli Stati, m. 1, n. 1.

²⁵ AST, sez. I, Materie Militari, Levata di milizie, Istruzioni del Duca Vittorio Amedeo I, m. 1, n. 1.

²⁶ W. BARBERIS, in "Le Armi del Principe - La tradizione militare sabauda", Ed. Einaudi, Torino 1988, p. 62.

Unitamente alla formazione di un apparato statale, la milizia aveva sintetizzato nei suoi altalenanti andamenti i diversi problemi del rapporto tra sovrano e sudditi.

La milizia aveva svolto un ruolo di "istituzione vera" nella fase iniziale, quando, cioè, il suo successo verso le fasce più popolari aveva consentito l'affermazione di un nuovo modo di considerare la guerra e quanto ruota intorno ad essa ed un ruolo di "istituzione fittizia" successivamente, quando era stata utilizzata come organismo fluttuante tra una regola ed una deroga a seconda dei momenti e dei contesti.

Nel primo caso aveva suggerito ai ceti più bassi l'effimera illusione di un possibile parziale riscatto; nel secondo aveva consentito al Duca di selezionare alleati, di gratificare uomini di fiducia, di controllare i vari territori con elasticità, in sintesi, aveva consentito al Duca di praticare ogni sorta di politica gli fosse convenuta.

3. Onore, cavalleria e carriera militare segni distintivi vecchia e nuova nobiltà

L'inefficienza dell'esperimento sul piano squisitamente militare era proporzionale alla sua efficacia sul piano politico e sociale.

Caduti quindi i tradizionali monopoli della ricchezza e del controllo politico del territorio, intaccata l'esclusività della classe feudale e delle sue prerogative si era sentito il bisogno di recuperare alcuni valori culturali legati ad una precedente condizione sociale seppur in senso allusivo.

In tale quadro la funzione guerriera era risultata la più efficace a riaffermare una nobiltà votata alla cavalleria come ideale etico e come senso dell'onore e della onorabilità ad esso connaturato.

Ed in questo periodo i percorsi dei nobili piemontesi sembrano notevolmente differire da quelli seguiti da altre nobiltà come, ad esempio, dalla nobiltà spagnola che vede contrapposte le linee di tendenza di una società in ripresa quale quella sabauda rispetto a quella di una società matura e poco dinamica quale quella spagnola ²⁷.

Alla nobiltà piemontese, peraltro, sembra attagliarsi bene l'osservazione di Pitt Rivers sul concetto tradizionale di onore: nessun uomo d'onore avrebbe mai ammesso che il suo "onore – provenienza" non fosse anche sinonimo di "onore – virtù" e il livello del comportamento si incaricava di tradurre l'astrattezza delle nozioni di provenienza e di virtù ²⁸.

²⁷ J. A. Maravall, *Poder, honor y élites en el siglo XVII*, Madrid 1979 (trad. It. Bologna 1984).

²⁸ H. Pitt – Rivers, *Honour and Social Status*, in *Honour and Shame: the value of Mediterranean Society*, a cura di J. G. Peristiany, Chicago 1966.

L'incarico di militare assolveva a questo compito indicando una linea di comportamento.

Le armi erano, anzi, al tempo stesso forma e significato del comportamento e momento della ostentazione intesa come differenziazione ²⁹.

Nel quadro di un processo di organizzazione o riorganizzazione dello Stato, legare alla funzione militare quel sistema di valori aveva voluto significare limitare i connotati di una vecchia esclusività nobiliare.

La riappropriazione e la riproposizione di un mitico ideale cavalleresco erano andate a compensare una parziale svalutazione di una aristocrazia del sangue e l'ingresso di nuovi protagonisti negli scambi economici e sociali.

Il buon esito di tale nuovo equilibrio era dovuto al fatto che si verificassero due condizioni: la prima, che la nobiltà fosse riuscita ad ottenere un nuovo monopolio, quello delle cariche di comando in qualsiasi formazione militare, la seconda che i ceti sociali emergenti fossero stati condizionati da una tensione emulativa e da un'ansia di legittimazione che ne avessero messe ugualmente a rischio le originarie ragioni antagonistiche e la stessa identità sociale ³⁰.

Nel Piemonte sabaudo che, come abbiamo ampiamente dimostrato, stava ricambiando le sue "elites", le due condizioni chiaramente espresse dal Barberis si erano puntualmente verificate.

Accaparrarsi le cariche di comando era stato lo scopo e, per certi versi, il ripiegamento della nobiltà piemontese di fronte agli spettacolari progressi di una borghesia che, distribuita su una larghissima gamma di impieghi, aveva creato un varco per nuove forme di profitto in aree tradizionali quali il commercio e l'agricoltura.

La nobiltà aveva, per così dire, affidato alle uniformi, alle armi, agli spauroni, ad una sorta di reclusione nei ranghi dell'armata, la difesa di una precedenza sociale a cui non aveva mai rinunciato.

L'esercizio delle armi era divenuto una sorta di lotta per il primato: nell'arco di un secolo quel rinnovato concetto di nobiltà avrebbe sedimentato un abito mentale che non sarebbe stato estraneo alla riconversione del profitto in rendita, con la conseguente alimentazione di un sistema economico e quindi sociale e culturale tipico della vecchia aristocrazia fondiaria ³¹.

Ed infatti, con una progressiva escalation durante tutto il XVII secolo si assiste ad un graduale riallineamento di un sistema di precedenze che riguadagnasse alla "vecchia" nobiltà una marca distintiva.

²⁹ T. Veblen, *The theory of the leisure Class*, Londra 1912, cpt. III e IV, trad. It. Torino 1971.

³⁰ W. BARBERIS, in *"Le Armi del Principe - La tradizione militare sabauda"*, Ed. Einaudi, Torino 1988, p. 105.

³¹ R. Romano, *Tra due crisi, l'Italia del Rinascimento*, Torino 1971, p. 199.

Esempio ne è il documento presentato al sovrano nel 1635 che trattava dei "modi e temperamenti per riformare l'abuso dei titoli" ³².

Non essendo ormai più possibile distinguere attraverso i titoli le vecchie case da quelle nuove ed emergenti, appariva chiaro che la "preminenza" si dovesse evincere dalle cariche e dalle funzioni ricoperte e/o svolte.

Ed ecco allora i nobili di più antico lignaggio riconquistare una precedenza sociale in virtù degli incarichi più onorevoli.

Verso la metà del XVI secolo sarebbe risultato ancora più chiaro come alcune distanze sociali fossero ben lontano dall'accorciarsi.

La funzione militare rimaneva la chiave di volta di tale sistema. L'alto incarico militare ricoperto non richiamava affatto le asprezze delle campagne di guerra, ma era piuttosto legato alle esigenze di autorappresentazione della corte di cui "spade e feluche erano orpello irrinunciabile" ³³.

L'uniforme era diventata il segno di una condizione sociale eccellente e l'estremo punto di arrivo di molte carriere, anche solo immaginate.

La figura del militare d'alto rango si immedesimava sempre più con quella del cortigiano ed alla normale gerarchia dei posti di comando si sovrapponeva la preminenza tra le varie armi; avveniva allora che nella considerazione della nobiltà e negli ordinamenti militari primeggiasse la cavalleria malgrado l'impiego della fanteria e dell'artiglieria sul piano strategico e tattico avessero un ruolo nettamente predominante.

Nonostante nel 1675 Vittorio Amedeo II affermasse di essere soddisfatto di tale stato di cose ³⁴ era evidente che un simile meccanismo, oltre a provocare enormi danni sui campi di battaglia, causasse conflitti e litigi che si dovevano dirimere con la convocazione ed il verdetto di una giuria qualificata.

Da un punto di vista squisitamente militare la mancanza di una chiara e precisa conoscenza delle gerarchie, provocava enormi problemi di efficienza operativa, con grave pregiudizio per la manovra che si doveva attuare al fine di addivenire ad un risultato positivo per il successo della battaglia se non addirittura della guerra stessa.

Nelle armate piemontesi il problema assumeva dimensioni ancora più eclatanti poiché accanto a questa scarsa chiarezza gerarchica si aggiungeva la carente preparazione militare degli alti comandi, occupati, come abbiamo già detto, per la maggior parte da nobili che nulla o quasi sapevano di strategia o tattica, che spesso avevano la necessità di ricorrere a contingenti stranieri, a dispetto dello spirito in cui si era venuta a formare ed evolvere la milizia paesana, per fronteggiare questo o quel campo di battaglia.

³² AST, sez. I, Cerimoniale, Lettere, m. 1, n. 4.

³³ W. BARBERIS, in "Le Armi del Principe - La tradizione militare sabauda", Ed. Einaudi, Torino 1988, p. 118.

³⁴ AST, sez. I, Materie Militari, Ordini e Regolamenti, m. 2, n. 18 "Ordini militari di M.R. durante la sua reggenza dall'anno 1675 sino a quello di 1680 e dell'A.R. Vittorio Amedeo II sin a 1684".

Capitolo II

Supremazia della Cultura Militare nel XVIII secolo

1. La carriera delle armi all'inizio del XVIII secolo

Il XVIII secolo vede il proprio esordio con la guerra di successione spagnola che non poteva non coinvolgere il Piemonte di Vittorio Amedeo II e che, anzi, aveva messo in luce un aspetto di primaria importanza e cioè che i piemontesi avevano un ruolo determinante nella definizione degli equilibri continentali e che la guerra era il terreno congeniale su cui avanzavano le proprie rivendicazioni ed imbastivano le loro alleanze.

Ed infatti, grazie a quel conflitto i Duchi di Savoia riescono perfino a guadagnarsi la dignità reale e se anche il regno di Sardegna risultava una "diminutio" rispetto alle aspettative prospettatesi con l'acquisizione della Sicilia, tuttavia lo Stato e la stessa dinastia piemontese si erano rafforzati nel confronto con le altre potenze.

L'avventura bellica oltre a confermare una tradizionale tendenza a far politica con le armi, aveva inevitabilmente irrobustito l'apparato militare tanto da connotare il Piemonte sabaudo come uno Stato centralistico, burocratico a preponderanza militare.

Conferma di quanto testè affermato è data dai bilanci di quegli anni.

Difatti, per l'anno 1700 la spesa militare espressa in lire di Piemonte, era di 2,75 mil., nel 1701 saliva a 4,73 mil. fino ad arrivare a 9,87 mil. nel 1704 e stabilizzarsi intorno agli 8 mil. dal 1706 al 1709 ³⁵.

Alla fine del conflitto la spesa militare avrebbe avuto una incidenza media sul bilancio complessivo dello Stato pari al 57,7 %.

Tuttavia, tra il 1720 ed il 1733, in un periodo di relativa tranquillità, le spese per l'esercito degli Stati di terraferma e per la cosiddetta azienda dell'artiglieria, per fabbriche e fortificazioni ammontavano al 54,2 % del bilancio statale ³⁶.

Accanto a tale significativo indicatore sulla particolare attenzione che i sovrani sabaudi ponevano all'apparato militare, bisogna sottolineare un altro importante parametro che conferma la tendenza militaresca del Regno di Sardegna: stiamo parlando del rapporto tra popolazione e truppe.

³⁵ Le cifre sono state raccolte dal "Ristretto del ricavo fatto del numero delle Truppe di S.A.R. e dei suoi R.li predecessori, e della spesa militare, secondo i bilanci, stati, registri, calcoli e memorie esistenti nell'Ufficio Generale del Soldo, conservato nell'Archivio di Stato di Torino, sez. I, Materie militari, Ufficio Generale del Soldo, m. 1 di addiz., n. 1.

Inoltre, tali dati sono stati commentati da G. Prato in "Il costo della guerra di successione spagnola e le spese pubbliche in Piemonte dal 1700 al 1713, Torino 1907, pp. 258-261.

³⁶ G. Quazza, *Le riforme in Piemonte nella prima metà del Settecento*, vol. I, pp. 102-104, Modena 1957.

Secondo le stime di un censimento effettuato nel 1734, tra il 1720 ed il 1732 il rapporto medio tra militari e popolazione civile era di uno ogni 95 abitanti. Tale rapporto tendeva drasticamente a scendere fino ad arrivare ad uno ogni 54 abitanti nel 1734 per poi attestarsi ad uno ogni 75 cittadini nel 1738³⁷.

Il Piemonte sabaudo poteva affiancarsi a quegli Stati che avevano organizzato le strutture della vita civile in funzione delle esigenze militari.

Il rapporto tra società civile ed apparato militare era abbastanza controverso, alimentato dalle necessità della politica del sovrano e contrastato, sfruttato o esaltato in base agli interessi ed ai valori cui si rifacevano di volta in volta i diversi strati della società piemontese.

La guerra investiva, senza risparmiare nulla e nessuno, tutta la società e, quindi, una volta imboccata tale via, scattavano i censimenti degli uomini abili alle armi e da tutte le comunità giungevano le liste dei "reclutati".

E poiché ben più numerosi figuravano i renitenti e i disertori, si assisteva ad una contrattazione ad ogni livello.

Da un lato si assisteva a benevole concessioni, dall'altro a minacciose restrizioni³⁸.

Tuttavia, davanti alla necessità di mettere in campo un esercito anche i sovrani riformatori del XVIII secolo non avrebbero disdegnato di seguire le orme dei loro predecessori, colmando i vuoti dei renitenti e dei disertori con mercenari stranieri, che sarebbero rimasti i grandi protagonisti dell'esercito sabaudo per tutto il secolo e che avrebbero provocato compromissioni profonde della società civile nella politica militare dei Savoia.

L'Ufficiale rimaneva l'emblema dell'aristocrazia piemontese e manteneva un suo fascino indiscusso.

La politica militare dei Savoia non ne aveva fatto l'unico ed assoluto protagonista, la guerra allargava le sue sfere di influenza ben oltre i campi di battaglia e l'uniforme gallonnata non era insidiata dai complessi giochi di equilibrio sociale e istituzionale e rimaneva il traguardo simbolico di una società che continuava a considerare la nobiltà come la più auspicabile con-

L. Einaudi, *La finanza sabauda all'aprirsi del secolo XVIII e durante la guerra di successione spagnola*, Torino, 1908.

L. Einaudi, *Le entrate pubbliche dello stato sabaudo nei bilanci e nei conti dei tesoriери durante la guerra di successione spagnola*, Torino, 1909.

³⁷ AST, sez. II, 2^a archiviazione, *Consegna bocche umane e bestiami*, cap. X, nn. 9, 10 in "I ricavi generali delle Consegne del 1734".

G. Prato, *Censimenti e popolazione in Piemonte nei secoli XVI, XVII e XVIII*, estratto dalla "Rivista Italiana di Sociologia" anno X, Roma 1906, pp. 24, 33-48.

³⁸ Duboin, *Raccolta per ordine di amerie delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti, etc. emanati negli Stati di terraferma sino all'8 dicembre 1798 dai sovrani della Real Casa di Savoia*, dai loro ministri, magistrati, Torino 1860, t. XVI, vol. XXVIII, libro XIV, tit. II, pag. 498 "Manifesto del Governatore di Torino col quale proibisce d'ordine regio ai soldati de' Reggimenti nazionali (provinciali) il porto delle armi allorché non sono in servizio, 23 ottobre 1714".

N. Brancaccio, *L'esercito del vecchio Piemonte*, I: *gli Ordinamenti*, Roma 1923, pp. 209-210.

dizione sociale e la guerra come la sua più naturale espressione culturale ³⁹.

L'Ufficiale era il perno su cui veniva organizzato un esercito da schierare sul campo di battaglia e lo sforzo di una guerra non poteva ignorare i sacrifici di chi fisicamente lo sosteneva.

Al militare era dovuto un premio che compensasse la sua fedeltà ed il disagio ed i rischi di lunghi anni di campagna.

Durante la guerra di successione, fin dal 1703, le paghe degli Ufficiali si impennarono rispetto a tutte le altre, a volte anche a scapito degli emolumenti dei cortigiani più eminenti.

Si assisteva, ad esempio, ad una riduzione dello stipendio annuo del gran ciambellano da 12.407 lire a 4.638 lire, del gran cacciatore da 3.678 lire a 2.000 e dei maggiordomi da 2.023 lire a 891 e, di contro, ad un aumento dello stipendio annuo di una cornetta delle guardie del corpo da 2.674 lire a 3.086 lire fino ad arrivare a 3.584, o quello di un maggiore dei dragoni da 2.023 lire a 2.674, di un capitano da 1.368 lire a 2.023 o di un semplice luogotenente da 1.011 a 1.368 lire ⁴⁰.

In sintesi vi era uno scatto generalizzato che portava gli stipendi al livello appena sotto del grado superiore.

Era consuetudine, inoltre, che ai comandanti di corpo fossero affidati gli appalti di numerose forniture, per le quali l'amministrazione versava contributi fissi in proporzione al numero dei soldati sotto il proprio comando.

Ai capitani di cavalleria andavano 4 soldi e 6 denari giornalieri per cavallo dovendo questi provvedere alla ferratura ed alla rimonta; al comandante di una compagnia di fanteria venivano corrisposti 1 lira e 19 soldi annuali per ciascun soldato affinché provvedesse all'acquisto dei medicinali ed altri 19 soldi perché curasse la manutenzione delle armi in dotazione.

Ulteriori indennità venivano corrisposte per il vestiario e l'equipaggiamento personale degli Ufficiali e ne completavano gli emolumenti ⁴¹.

Anche per un nobile, la carriera militare non era solo l'immagine della distinzione e della ostentazione dei propri attributi simbolici ma anche una discreta fonte di reddito.

2. La formazione dell'Ufficiale

La funzione di un comando militare oltre ad avere la propria connotazione tecnica, rivestiva un ruolo politico, tanto che nell'architettura dello

³⁹ W. BARBERIS, in "Le Armi del Principe - La tradizione militare sabauda", Ed. Einaudi, Torino 1988, p. 171.

⁴⁰ G. Quazza, *Le riforme in Piemonte nella prima metà del Settecento*, vol. I, p. 108, Modena 1957. AST, sez. I, Materie Militari, Impieghi militari, m. 2, n. 34.

⁴¹ G. Prato, *Il costo della guerra di Successione Spagnuola e le spese pubbliche in Piemonte dal 1700 al 1713*, Torino 1907, pp. 270-271.

Stato sabaudo l'Ufficiale assolveva, come abbiamo già visto in precedenza, un preciso ruolo sociale e culturale.

La formazione di un giovane aristocratico destinato alla carriera delle armi era coerente con tali premesse.

L'università, frequentata svogliatamente o talvolta mai intrapresa, era il frutto di una educazione che non aveva saputo risvegliare nel giovane "la beauté des arts" o "remarquer les agréments de la science".

Spesso la "noia della scuola" e il desiderio di lasciare la casa paterna per cominciare a "figurer dans le monde en titre de militaire" attratti dai "couleurs de l'uniforme", erano i motivi più frequenti che conducevano alla carriera militare.

Per il resto della loro vita, costretti tra la guarnigione e le manovre a corte, dove si privilegiavano le "galanterie" che erano interpretate come "une branche de l'art militaire", i giovani ufficiali si avviavano a quel degrado che li avrebbe fatti, in base alle naturali inclinazioni, "despotes, orgueilleux et violents".

Naturalmente le eccezioni a questo quadro generale non mancavano e comprendevano quegli Ufficiali che erano convinti che gli stati sabaudi avevano bisogno di buoni comandanti che non dovevano perder tempo ad ostentare e che oltre il coraggio, la prudenza e un po' di teoria della guerra, avevano cominciato il mestiere delle armi fin dai gradi più bassi affinché la loro preparazione fosse frutto di esperienza.

In sintesi, l'otium era l'unica forma del viver nobile e il mestiere delle armi ne era l'alternativa ed insieme il complemento.

Questa predisposizione dell'aristocrazia piemontese si sposava perfettamente con le volontà della dinastia e dimostrazione di tale stato di cose è il fatto che nel processo riformista di quegli anni, la riforma della scuola non era destinata ai nobili né a coloro i quali avevano intrapreso la carriera militare ⁴².

Di tali movimenti istituzionali e dibattiti teorici, pur cercando di ignorarli il più possibile, la nobiltà tradizionalista e avviata alla carriera militare non poteva non essere influenzata.

Ed infatti, nel 1730 si riaccendeva un progetto educativo iniziato con la reggente Maria Giovanna Battista che nel 1677, in un clima culturale ben diverso, aveva provveduto all'apertura dell'Accademia Reale, cioè del primo collegio militare moderno destinato ai cadetti dell'aristocrazia piemontese, il cui scopo primario era quello di "former l'esprit et le corps d'un gentilhomme" ⁴³.

⁴² A. Lattes, Francesco De Aguirre e Scipione Maffei, in miscellanea di Storia Italiana, a cura della Regia Deputazione Sovra gli Studi di Storia Patria per le antiche Provie e la Lombardia III serie, Torino 1909, pp. 76.

T. Vallari, Storia delle Università degli Studi del Piemonte, Torino 1845-1846, Torino 1845-1846, vol. II, p. 319.

⁴³ AST, sez. I, Istruzione Pubblica, Accademia Reale, m. 1 di addiz..

La preferenza accordata per la cura del fisico e delle buone maniere rispetto ad altre materie di studio vide inizialmente l'iscrizione e la frequenza di una cinquantina di giovani, non tutti piemontesi, poiché la finalità di un tale istituto era anche quella di far circolare le idee tra le varie corti europee come fondamento pedagogico.

Con l'avvento di Carlo Emanuele III la nobiltà piemontese cercava di rinverdire i fasti di questo istituto dando maggior spazio rispetto al passato a materie più colte, tanto da cambiare la denominazione in "Reale Accademia letteraria e Cavalleresca".

Con tale progetto si veniva a fissare un nuovo modello sociale e culturale che sconvolgeva un equilibrio sociale, economico e simbolico di cui il sovrano era il regolatore e sul quale basava la propria supremazia.

L'accademia avrebbe dovuto reggersi sulle rette pagate dai frequentatori, che non erano inferiori a quelle pagate per una formazione svolta dai gesuiti e, pertanto, poco appetibili alla maggior parte dei giovani aristocratici che preferivano approfondire le loro conoscenze senza rinunciare alle comodità della vita di corte.

Per dare un segnale forte il sovrano allora decise di far incorporare dalla reale accademia i paggi del re e della casa reale.

Tuttavia il successo dell'istituto non fu quello sperato, tanto che dagli 80 cadetti previsti tra il 1731 ed il 1733 ne erano iscritti tra i 48 ed i 46 ⁴⁴, con un maggior aggravio delle spese da parte delle famiglie dei frequentatori.

A questo si aggiungeva una scarsità di risorse materiali, mancavano i cavalli per la cavallerizza ed una mediocrità degli insegnanti che non "assolvevano con ordinaria esattezza et attenzione ai loro compiti", tanto da minacciare loro la sospensione della paga "per obbligarli a riempire con tutta puntualità il loro dovere" ⁴⁵.

Nel 1758 l'Accademia era giunta di nuovo ad uno dei suoi momenti più bassi tanto che Carlo Emanuele III in persona sollecitò che fosse intrapresa un'opera di rilancio dell'istituzione e ricominciarono a essere prodotti memoriali, relazioni e progetti.

Il vero problema della difficoltà di decollo era stato individuato nell'apatia dell'ambiente nobiliare piemontese e, per tale motivo, tra le materie oggetto di approfondimento furono inserite la geografia, la aritmetica, la trigonometria, la geometria oltre ad uno studio più accurato della natura dei terreni, della lettura delle carte topografiche e della loro compilazione, del calcolo delle distanze o dell'architettare fortificazioni, trincee e ridotte, cose che bene si addicevano ad un bravo comandante.

⁴⁴ AST, sez. I, Istruzione Pubblica, Accademia Reale, n. 2 "Il ristretto del conto della Reale Accademia, 1730 - 1733".

⁴⁵ AST, sez. I, Istruzione Pubblica, Accademia Reale, m. 1, n. 4 "Memoria del cavaliere di Piozzo pella distribuzione delle ore a paggi d'onore pe' loro rispettivi esercizie studi, 15 agosto 1750".

Ed il frutto di tali studi sostenuti dai giovani Ufficiali si scontravano con le teorie tutte pratiche degli Ufficiali Superiori che, loro malgrado, non potevano non riconoscere l'importanza dei calcoli della gittata del proietto, della tipologia di fortificazione da porre in essere e che altre importanti decisioni sul campo di battaglia dovevano essere prese su basi scientifiche⁴⁶.

D'altro canto la lettura dei documenti originali ed il paragone degli intenti dichiarati da Carlo Emanuele III non si discostano affatto dall'opera intrapresa da Vittorio Amedeo III, ad eccezione di una maggiore efficienza reclamata da quest'ultimo sul suo predecessore⁴⁷.

Inspiratore delle riforme era un abile Ufficiale di cavalleria, il marchese Gioachino Bonaventura Argentero di Bersezio, detto il Brezè, il quale, dopo essersi dimesso dall'esercito sabauda ed essere andato presso la corte di Federico II, scriveva un testo indirizzato al principe sabauda⁴⁸ in cui esaminava i problemi dell'organizzazione della guerra ed in particolare la figura dell'Ufficiale comandante in un momento che già si avvertiva il discrimine fra una tendenza conservatrice stantia ed una modernità intuita come necessaria alla stessa sopravvivenza degli istituti monarchici e della società d'ordini⁴⁹.

Il contenuto dei suoi scritti si presentava come un discorso tecnico che intendeva mettere in risalto le virtù e le esigenze di una buona manovra contro ogni retorica consolidata.

La sua "cavalerie" non era per nulla pretenziosa di rappresentare esclusivamente l'anima della "chevalerie".

Era una cavalleria che doveva essere "bonne" e non "mediocre", "bien armée, bien monte et bien exercée", oltre ad essere perfettamente integrata con la fanteria ed in armonia con un'artiglieria inquadrata adeguatamente nello svolgimento dell'intera manovra militare⁵⁰.

Allo stesso tempo il Brezè evidenziava come le "forteresses", simboli di un sistema difensivo non erano per nulla in contrasto con le "truppe leggere", agili formazioni di soldati incursori, che si trovavano in appendice ai corpi regolari dell'esercito di linea, ma, anzi, erano tra loro complementari purché le varie funzioni fossero regolate da validi e preparati Ufficiali.

⁴⁶ G. Galleani D'Agliano, *Memorie storiche sulla guerra del Piemonte dal 1741 al 1747*, Torino 1840.
B. Giuliano, *La campagna militare del 1744 nelle Alpi occidentali e l'assedio di Cuneo*, Cuneo 1967.

E. de Vault, *Guerre de succession d'Autriche*, a cura di P. Arvers, Parigi-Nancy 1892.

⁴⁷ N. Brancaccio, *L'Esercito del vecchio Piemonte*. Vol. I: gli Ordinamenti, Roma 1923, varie pp.

⁴⁸ G. B. Argentero di Bersezio, *Reflexions sur les prejugs militaires par le marquis de Brezè adjutant general de cavalerie au service du Roi de Sardaigne*, Torino 1779.

⁴⁹ W. BARBERIS, in *"Le Armi del Principe - La tradizione militare sabauda"*, Ed. Einaudi, Torino 1988, p. 197.

⁵⁰ G. B. Argentero di Bersezio, *Reflexions sur les prejugs militaires par le marquis de Brezè adjutant general de cavalerie au service du Roi de Sardaigne*, Torino 1779, pp. 23 - 28.

Infatti, scriveva che a nulla servivano le fortezze se non erano dislocate con oculatezza, costruite con intelligenza, ben approvvigionate e difese da uomini abili, così come altrettanto inutili si sarebbero rivelate le truppe leggere se non fossero state capeggiate da uomini di provata intelligenza militare e politica.

Poiché i compiti di tali uomini erano variegati e all'insegna del fattore sorpresa, gli appartenenti alle truppe leggere dovevano saper cavalcare, nuotare, scalare, sparare, correre, lottare corpo a corpo, maneggiare esplosivi, etc. ed i loro Comandanti dovevano, fin dal momento della selezione, essere dotati di intuito, essere arditi e pieni di spirito cameratesco.

Ma tali suggerimenti e affermazioni sembravano non essere accolte dal sovrano poiché l'esercito era dominato dalla nobiltà più conservatrice, incapace di cedere diritti fino ad allora acquisiti non sui campi di battaglia ma con l'assidua frequenza della corte.

L'atteggiamento del sovrano non favoriva, inoltre, l'emergere di figure di Ufficiali di specialità, quali l'artiglieria, che dovendo avere delle nozioni più approfondite di matematica e tecniche, veniva paragonato ad un ingegnere che lavorasse per l'esercito piuttosto che ad un militare vero e proprio.

Questo era motivo di scarso "appeal" per i giovani nobili conservatori e favoriva l'accesso ai giovani borghesi, acuendo così le ragioni di antagonismo.

Per di più l'organizzazione e il buon impiego del corpo d'artiglieria, comportava rapporti con ambienti scientifici e militari anche di altri paesi e si veniva a collocare in un contesto di scambi culturali e politici di notevole rilievo.

Un Ufficiale di fanteria o cavalleria che avesse frequentato la Reale Accademia poteva al termine della stessa dimenticare le nozioni di matematica che aveva appreso, un Ufficiale di artiglieria no, anzi appena uscito doveva necessariamente continuare a studiare ed approfondire tali concetti.

Si avverte, allora, l'esigenza di costituire la Scuola di Artiglieria e Fortificazione idonea a formare i quadri dell'artiglieria sabauda ⁵¹.

Ciò non solo risulta essere una grossa rivoluzione al modo tradizionale di concepire il servizio militare, ma le stesse regole di funzionamento e di valutazione della scuola spiegano le furibonde reazioni degli ambienti nobiliari più retrivi.

Si passa, infatti, da un sistema di promozioni basato prevalentemente sul rango ad uno fondato su principi più meritocratici.

⁵¹ AST, sez. I, Materie Militari, Intendenza Generale d'artiglieria, m. 2 di addiz., n. 3, "Il progetto del Signor Dulacq per un nuovo stabilimento d'artiglieria e di Regolamento per le scuole del Battaglione della medesima.

La formazione di un Ufficiale di artiglieria e la sua progressione di carriera costituivano di per sé un attacco all'essenza stessa del tradizionale rapporto tra armi e nobiltà ⁵².

Si trattava di una "manovra" condotta su scala europea che apparentemente sembrava relegata ad essere condotta tra pochi interlocutori per lo più uomini di scienza e tecnici dell'artiglieria sabauda, la quale aveva visto accedere nelle proprie fila personaggi come D'Antoni, Morozzo, Lagrange, ma che di fatto stava dando vita ad una strategia di riforma culturale e politica di notevoli dimensioni che non riguardava l'esercito o la volontà di eliminare la vecchia nobiltà nelle guarnigioni o negli alti comandi, ma l'intera società civile.

Molte esperienze e ricerche sostenute in campo militare venivano sempre più spesso riconvertite in ambito civile con notevole impatto sul mondo del lavoro e sulla corte stessa che utilizzava tali uomini eruditi in uniforme quali educatori dell'alta nobiltà e della dinastia sabauda stessa.

Tuttavia, malgrado questi sintomi di risveglio e di cambiamento l'esercito piemontese, capeggiato da una nobiltà di spada ancorata su presupposti antichi e poco propensi ad accogliere le novità del tempo, avrebbe visto verso la fine del XVIII secolo, la propria decadenza sui campi di battaglia e subito l'oltraggio di vedere le armate francesi invadere il proprio territorio e cancellare le sue istituzioni e le sue antiche leggi.

⁵² W. BARBERIS, in "Le Armi del Principe - La tradizione militare sabauda", Ed. Einaudi, Torino 1988, p. 211.

Capitolo III

La composizione dell'Esercito sabaudo nel XVIII sec.

1. Le Formazioni dell'Esercito del Regno di Sardegna

Prima di affrontare alcuni aspetti della "tattica militare" dell'armata sabauda, ritengo sia assolutamente utile ed indispensabile fare un quadro di situazione, a grandi linee, sulla composizione di tale esercito, su quali armi e corpi o servizi fondava la propria forza e, quali sono stati i principali Comandanti, soprattutto per verificare quanto già espresso nei capitoli precedenti sulla evoluzione dicotomica tra "antica" nobiltà, ancorata a principi tradizionali e borghesia, più propensa a vedere il mestiere delle armi come momento di riscatto ed al tempo stesso di impegno sociale.

Fonte di assoluta utilità per ricostruire e conoscere i Reparti dell'esercito sabaudo è un manoscritto contenuto nella Biblioteca Reale di Torino di un Ufficiale giovanissimo che sembrerebbe scritto con pennino d'acciaio ⁵³.

Tale esercito era composto ai tempi della rottura con la Francia, come lo stesso autore specifica, di 35 Reggimenti di Fanteria, dei quali 21 Piemontesi, 7 svizzeri, 1 francese, 1 tedesco, 3 savoiard, 1 nizzardo e 1 sardo, di quattromila cannonieri, di 3 Reggimenti di Dragoni, di 4 di cavalleria, di 1 Corpo franco e di 1 Corpo di Cacciatori.

In tale struttura è necessario ricordare che erano presenti tre Corpi della *Maison du Roi*, che erano reparti d'onore e di rappresentanza e, pertanto, non combattenti.

L'arma della Fanteria comprendeva 10 Reggimenti di ordinanza nazionale, tra i quali era compreso il Reggimento delle Guardie (o Reggimento piemontese delle Guardie), l'unità più antica del nostro attuale Esercito, uno dei più antichi del mondo la cui costituzione risale al 1659; 9 Reggimenti di ordinanza straniera e 15 Reggimenti provinciali.

L'arma di cavalleria in senso lato, comprendeva, invece, 4 unità di cavalleria, quali il Piemonte reale, Savoia, Aosta e Cavalleggeri del Re e 5 Reggimenti di Dragoni, tra cui vi erano i Dragoni del Re, le cui tradizioni nell'attuale esercito, sono confluite al Genova Cavalleria e i Dragoni di Piemonte, oggi Nizza cavalleria.

L'arma di Artiglieria era costituita da un solo Corpo reale di Artiglieria, vi era l'arma del Genio anch'essa rappresentata da un unico Reggimento del Genio che racchiudeva la componente guastatori e quella pionieri; era,

⁵³ Benedetto Patono di Meirano, in "Memoires pour servir à l'histoire de la cerniere Guerre des Alpes, Biblioteca Reale di Torino.

inoltre, presente la Fanteria di marina, formata dal Corpo delle Fregate ed infine vi era un reggimento di guarnigione.

A questa intelaiatura vi erano poi da aggiungere Reparti di fanteria leggera tra cui una Legione leggera, i granatieri reali, le compagnie franche ed alcune unità di Cacciatori (probabilmente formatesi durante la guerra stessa).

Il totale degli uomini che componevano l'esercito sopra delineato era di circa 43.000.

Ma di questi Reggimenti quali erano i comandanti?

Naturalmente ai sovrani e alla loro famiglia erano affidati Comandi onorifici. Infatti, il re Vittorio Amedeo III era capo o colonnello onorario del Reggimento delle Guardie.

Esse avevano il privilegio di accompagnare sempre il sovrano ed in battaglia occupavano il posto più pericoloso.

Inoltre al re facevano capo anche i Reggimenti di Cavalleria dei Dragoni del Re e dei Cavalleggeri del Re.

Il fratello o fratellastro del sovrano, Benedetto Maurizio duca del Chiabrese era comandante onorario dei Dragoni del Chiabrese.

A questi si affiancavano i cinque figli di Vittorio Amedeo che prediligevano i Reggimenti di cavalleria.

Infatti, Carlo Emanuele principe di Piemonte era comandante onorario del Reggimento Piemonte e di quello di cavalleria Piemonte Reale; Vittorio Emanuele, duca d'Aosta era colonnello onorario del Reggimento di fanteria Aosta e di quello di cavalleria Aosta, mentre Carlo Felice, duca del Genevese era comandante dei Dragoni del Genevese.

Ma oltre ai reali, vi erano altri comandanti nell'esercito sabauda, in cui vigeva la legge salica in base alla quale le donne, benché incoronate, non potevano capeggiare anche in maniera onorifica, unità militari.

E per tale motivo la Regina non comandava i due reggimenti a Lei donati e dedicati, cioè il Reggimento delle Valli e quello dei Dragoni della Regina, ma erano affidati a Comandanti onorari, nobili molto vicini alla corona.

Troviamo tra questi i due fratelli Avogadro, Salmour, i due fratelli Cavour, Villamarina, Santorre di Santarosa, etc.

Tuttavia, Vittorio Amedeo III incominciò ad introdurre anche elementi borghesi nella classe degli Ufficiali.

Questo non significa che vi fosse eguaglianza sociale in Piemonte, ma era sintomatico di un processo di "democratizzazione" della società sabauda.

Conferma di quanto appena affermato è data dalla percentuale di Ufficiali borghesi piemontesi che persero la vita nelle due battaglie dell'Authion (8 e 12 giugno 1793).

La perdita totale tra morti, feriti e prigionieri, ammontò a 68 Ufficiali di cui 44 nobili e 24 borghesi.

Non è un caso che tra i nomi degli Ufficiali della nobiltà piemontese degli ultimi anni del XVIII secolo se ne trovano tanti che acquisteranno fama e gloria nel nostro Risorgimento.

Non potevano essere solo poche eccezioni, in una massa che nel secolo successivo andrà a sposare gli ideali racchiusi nel tricolore.

Il corpo degli Ufficiali, nobili e borghesi, unitamente al "grosso" dei soldati dell'esercito sardo, dalla provata fedeltà alla patria ed al sovrano, dovevano essere composti da uomini che potenzialmente sarebbero diventati il nerbo militare del Risorgimento italiano. Analizzando la struttura delle varie armi dell'esercito sardo, così come viene descritta da Benedetto Patono di Mirano, scopriamo che la Cavalleria, l'Artiglieria, il Genio erano interamente nazionali e formati da soldati a lunga ferma.

Al contrario, la Fanteria era di quattro tipologie - che oggi chiameremmo "specialità" - e cioè troviamo i Reggimenti d'ordinanza, nazionale e straniera, i Reggimenti provinciali e la Milizia.

Con il termine ordinanza si intendeva l'ordinamento della fanteria per la battaglia e pertanto si indicava la "Fanteria di linea" che si schierava sul campo per opera dell'aiutante maggiore e dei sergenti maggiori.

L'unità tattica elementare era costituita dal Battaglione nel quale confluivano le varie compagnie, che in tal modo perdevamo la loro identità.

Questa formazione tattica, piuttosto statica, prende le mosse con l'adozione della baionetta in quanto il fucile con baionetta innestata diventa arma d'urto e contemporaneamente di fuoco.

Naturalmente, l'impiego di tali reggimenti, che bene si adattavano ad un terreno prevalentemente pianeggiante, fu estremamente limitato se non addirittura inutilizzato in terreni montani, dove si prediligeva una manovra più veloce in spazi ristretti.

I Reggimenti d'ordinanza nazionale erano complessivamente 10, portavano il nome di uno Stato, erano formati da 20 battaglioni ciascuno composto mediamente da seicento uomini, per un numero complessivo di circa 12.000 soldati.

Questi ultimi erano volontari a lunga ferma che si arruolavano per vari anni e generalmente di rafforzavano per diventare, in sostanza, soldati professionisti, che alla fine della loro carriera passavano nel ruolo degli Invalidi.

Accanto ai Reggimenti d'ordinanza che costituivano la struttura della maggior parte degli eserciti stanziali delle monarchie settecentesche, vi erano formazioni peculiari dell'esercito sardo costituite dai Reggimenti Provinciali.

Questi reggimenti erano uno per provincia, le quali erano molto più piccole delle province attuali e quindi più numerose, segno delle minori possibilità di comunicazione e di mobilità delle persone.

In tempo di pace erano formate da un solo battaglione e da una com-

pagnia composte da molte centinaia di militari, talvolta un migliaio, che fungeva da guarnigione alle fortezze.

In tempo di guerra serviva dovunque e permanentemente.

In tempo di pace ogni reggimento era effettivamente riunito per un mese all'anno nel capoluogo della provincia per istruzione ed addestramento, mentre per il tempo restante ogni militare era rimandato alle sue faccende.

L'età militare durava dai venti ai quaranta anni e ciascun soldato, qualora non impegnato in battaglia, stava una ventina di mesi sotto le armi ricevendo via via promozioni, se meritevole.

I soldati dei Reggimenti d'ordinanza nazionale erano volontari a lunga ferma, cioè sceglievano di arruolarsi per diversi anni e, alla fine di tale periodo, nella stragrande maggioranza dei casi, continuavano a raffermarsi tanto da diventare dei veri e propri soldati di professione.

Il logorio fisico di tali uomini era tale che dopo venti anni di servizio transitavano in maniera quasi automatica nel ruolo degli Invalidi.

Non sempre, tuttavia, l'arruolamento trovava molti consensi, soprattutto in concomitanza con conflitti e battaglie che mostravano un gran numero di disertori.

Per tale motivo, proprio durante tali periodi, si assisteva ad un gran numero di decreti di amnistia, che favoriva coloro i quali avessero ripensato la propria scelta e fossero ritornati al corpo di appartenenza senza nulla temere per la propria incolumità.

Nei Reggimenti d'ordinanza nazionale vi era un gran numero di "prodi", generalmente sradicati dalla loro terra d'origine, dove tornavano ben poche volte durante la durata del servizio militare. Non mancavano però alcuni privilegi familiari, come esenzioni fiscali ed altro.

Altra cosa avveniva per i Reggimenti provinciali, che costituiscono la vera particolarità e peculiarità dell'esercito sardo, che nel XIX secolo diventeranno il "nerbo" degli eserciti europei.

Al contrario, l'ordinanza nazionale corrispondeva, né più né meno, ai reggimenti di linea di molti se non di tutti gli eserciti stanziati delle monarchie settecentesche e non costituiva per l'esercito sabaudo del tempo una novità.

I reggimenti provinciali, come già preannunciato e come dice il termine stesso, erano presenti uno per provincia, con province molto più piccole e quindi più numerose delle attuali.

Ad esempio il ducato di Savoia aveva un reggimento di ordinanza nazionale e due provinciali, mentre il marchesato di Piemonte possedeva uno di ordinanza nazionale e nove provinciali ⁵⁴.

⁵⁴ Il ducato di Savoia era possessore dei reggimenti provinciali *Genovese* e *Moriana*. Il marchesato di Piemonte aveva oltre ai reggimenti di ordinanza nazionale, *Guardie* e *Regina*, anche nove provinciali: *Casale*, *Ivrea*, *Vercelli*, *Asti*, *Pinerolo*, *Torino* (serviva all'interno della città), *Acqui*, *Susa* e *Mondovì*.

Tali Reggimenti, in tempo di pace, si sdoppiavano, formando essenzialmente un battaglione e una compagnia, che comprendevano un numero di uomini molto più elevato rispetto ad un assetto belligerante, in quanto non avevano necessità di essere agili e snelli, ma di servire da guarnigione alle fortezze.

Inoltre, l'addestramento durante il periodo di non belligeranza era molto limitato poiché il Reparto si riuniva una sola volta all'anno nel capoluogo, lasciando il personale dedito alle proprie attività private, durante il restante periodo.

Cosa ben diversa avveniva durante una campagna bellica perché il Reggimento si riformava in pianta stabile nelle formazioni militari previste, demoltiplicandosi in vari battaglioni e compagnie che operavano dove le esigenze operative lo richiedevano.

Tali reggimenti furono istituiti da Vittorio Amedeo II a partire dal 1713 e andarono via via aumentando durante tutto il XVIII secolo, in base alle necessità dovute alle acquisizioni territoriali che permettevano al sovrano di avere uno strumento di controllo e di repressione di eventuali manifestazioni di rivolta che potevano verificarsi dopo l'annessione del territorio da parte di coloro che non gradivano "l'invasore".

Per esempio, il reggimento di Tortona fu costituito dopo la pace di Acquisgrana nel 1748 e fu costituito dai sudditi che fino a quel momento avevano servito la corona austriaca che in un primo tempo avevano disertato in segno di ribellione e successivamente, verso il 1755, dopo alcuni anni di incorporazione al Piemonte, accettarono di far parte integrante del costituito reggimento.

Poiché in questi reggimenti i reclutati non erano volontari a lunga ferma ma erano reclutati obbligatoriamente, in tempo di pace venivano effettuate le "riviste" direttamente dall'Ufficiale del Soldo nel capoluogo e servivano per accertare l'effettiva esistenza e presenza dei militari stessi.

Questi, infatti, come abbiamo già accennato in precedenza, dovevano presentarsi due o tre volte durante l'anno per la rivista per poi effettuare un minimo addestramento che durava complessivamente un mese all'anno. Possiamo considerarlo una sorta di sistema svizzero attuale con la sola eccezione che i soldati non portavano l'arma nelle proprie abitazioni.

Il principio del servizio militare obbligatorio, stabilito da Emanuele Filiberto con lo scopo di fare di un soldato un cittadino, viene ad essere completamente applicato sotto Vittorio Amedeo II, con questi reggimenti provinciali.

Annualmente le commissioni di arruolamento giravano per i vari territori per scegliere i giovani ventenni che avevano i requisiti fisici per essere arruolati.

Infatti, non si trattava di un servizio militare generale, ma di una scelta del numero necessario a coprire le vacanze organiche in base a dei crite-

ri di ragionevolezza che andavano a contemperare le esigenze del singolo e della propria famiglia con quelle dello Stato, al contrario di altri sistemi di arruolamento presenti negli stessi anni in altri eserciti continentali dove spesso era la sorte a decidere chi dovesse fare il servizio di leva.

I citati criteri di ragionevolezza erano garantiti dalle stesse commissioni di arruolamento che erano composte da rappresentanti del comune che tutelavano gli interessi degli arruolandi e delle loro famiglie (ad esempio venivano lasciati a casa i figli unici o che fossero sostegno per i genitori o i familiari) e da Ufficiali dell'Esercito che tutelavano gli interessi statali.

Questa forma di arruolamento, non di tipo randomico, ma mirata ad accogliere la gioventù sabauda che presentava precisi requisiti fisici e morali, valutati da apposita commissione e la tipologia di servizio, breve nell'anno ma prolungato negli anni, erano dovute essenzialmente a fattori sociali ed economici.

La leva non poteva riguardare tutta la categoria dei giovani maschi giunti in età militare.

Era infatti indispensabile non togliere troppe braccia all'agricoltura, specie nel Settecento, quando la produttività della terra arabile era molto bassa ed i mezzi di trasporto e di comunicazione erano molto scadenti.

Il terrore delle carestie era ben presente agli occhi delle popolazioni e dei governanti di quel periodo e questo giustificava la brevità del servizio militare e la piccola percentuale (due o tre per cento) dei giovani maschi in età militare chiamata alle armi in tempo di pace.

Tuttavia, in questo meccanismo che ad una prima osservazione potrebbe apparire impeccabile, vi era uno strumento, non particolarmente equo, che premiava coloro i quali, avendo disponibilità economica, non desideravano essere arruolati.

Tale istituto, detto "rimpiazzo", consisteva nel trovare da parte di un giovane di famiglia facoltosa scelto dalla commissione d'arruolamento a servire l'Esercito, un suo coetaneo anch'esso abile a svolgere il servizio militare che fosse disposto a servire in sua vece dietro il pagamento di un corrispettivo che variava a seconda della disponibilità.

Ovviamente l'istituto del rimpiazzo non si applicava ai reggimenti d'ordinanza nazionale i cui soldati erano tutti volontari.

I Reggimenti provinciali insieme all'Ordinanza straniera scomparvero ufficialmente dal ricostituito esercito sardo del 1814 - 1821, il quale ricalcò a grandi linee le profonde trasformazioni introdotte dalla rivoluzione francese, ma di fatto i criteri, le modalità ed i compiti degli arruolati non mutarono significativamente⁵⁵.

La quarta forma di fanteria dell'esercito sardo, oltre all'Ordinanza nazionale, all'Ordinanza straniera e ai reggimenti provinciali, è la milizia.

⁵⁵ M. D'AZEGLIO, in "I miei ricordi" e ADAMOLI, in "Da S. Martino a Mentana".

Essa era formata da tutti gli uomini abili alle armi dai venti ai quaranta anni che avrebbero dovuto servire il Sovrano in tempo di guerra, dietro precettazione e chiamata, ma che di fatto non avvenne mai per la totalità degli arruolandi nel Piemonte sabaudo.

Durante il tempo di pace nelle varie province erano predisposte alcune compagnie comandate da nobili locali, spesso Ufficiali ritirati dal servizio, ma che molto raramente si riunivano per rivedere le tecniche e le nuove dottrine militari e, che, pertanto, non erano per nulla addestrate.

Quando all'occorrenza queste masse contadine furono chiamate in guerra, malgrado l'inconsistente valore militare, fecero parlare di sé per il coraggio e per gli atti di eroismo.

Questa era nel XVIII secolo la struttura ordinativa dell'esercito sardo, che, a ben guardare, contiene alcuni principi che ancora oggi, in molti eserciti europei sono validi e che all'epoca costituirono un vero e proprio salto di qualità che contribuì in maniera determinante a far mantenere al Piemonte sabaudo quel ruolo di portiere delle Alpi, volto a difendere la propria indipendenza minacciata a volte dalla Francia, a volte dall'Austria e ad impedire all'occorrenza il passaggio da una parte o dall'altra.⁵⁶

2. Aspetti tattici e strategici

Passerò ora ad esaminare quello che, a mio avviso, è il vero elemento di forza dell'esercito sardo nel periodo di riferimento e, cioè, l'impostazione tattica delle truppe ed il concetto strategico utilizzato dai Comandanti, che mal si conciliano con il pregiudizio di molti storici, soprattutto degli anni immediatamente successivi, sull'attività bellica dei secoli XVII e XVIII, che sminuisce a "guerre in merletti" gli scontri di quegli anni, quasi fossero lenti e vezzosi movimenti da minuetto limitati nella loro cruenza e molto smancerosi.

Naturalmente, la visione degli eventi bellicosi appena descritta è figlia del contrasto di eserciti professionali degli antichi regimi con l'onda d'urto delle armate rivoluzionarie della rivoluzione francese e napoleoniche che avevano a base della propria superiorità una notevolissima velocità di manovra ed incapacità di mantenere l'ordine di battaglia, perché animati da spirito di patriottismo e vogliosi di affermare i principi per i quali si stavano battendo.

Ma la realtà era stata differente da quella che la visione del tempo voleva far credere.

Durante la guerra dei Trent'Anni con l'apparizione delle truppe svedesi sui campi di Germania era comparso un nuovo modo di intendere la

⁵⁶ A. FUGIER in "Napoleone e l'Italie"; edizione italiana R. Ciampini, 1970.

manovra tattica che fu recepito, interpretato e personalizzato da grandi Comandanti quali il Turenna, il Gran Condè ed il Montecuccoli, che diedero per primi con i loro scritti una sorta di crisma di "arte militare" al modo di affrontare gli eserciti nemici.

Di fatto i testi fino ad allora esistenti erano più dei prontuari su come organizzare i movimenti e gli eserciti piuttosto che raccolte di manovre tattiche o di principi strategici.

Era l'esperienza sui campi di battaglia, fatta di volta in volta dai Comandanti ai vari livelli, che modificava la tipologia di impostazione di manovra ed, in particolare, erano le campagne che opponevano la Cristianità e l'Impero alla straripante avanzata turca nell'Europa orientale a dettare i nuovi criteri tattici.

Francesi, Tedeschi, Danesi, Italiani, Spagnoli, Portoghesi, Ungheresi si arruolavano sotto le bandiere di S. Marco o degli Asburgo per combattere in Ungheria o nei balcani contro lo stesso nemico con le stesse armi e negli stessi modi e che, battaglia per battaglia, a seconda della situazione, della posizione, del terreno e delle condizioni climatiche potevano mutare il loro "modus operandi", le proprie tattiche, creando quel bagaglio di esperienza sul campo che una volta tornati in Patria portavano nei rispettivi eserciti.

L'impiego della cavalleria e della fanteria, la tecnica dell'assedio, le modalità di avanzata o di ritirata, l'importanza della logistica nel senso di aderenza alle truppe dei rifornimenti, sia dei viveri che delle munizioni, del foraggiamento per gli animali e le modalità di trasporto, nonché la capacità di mantenere i magazzini a ridosso delle truppe erano cose che si modificavano di volta in volta.

I Comandanti più sofisticati e bravi solitamente accompagnavano una grande fantasia a una valida pratica che prevedeva tra le altre attività anche un attento studio del carattere del Comandante avversario.

Inoltre, il Comandante di un esercito del tempo aveva un potere assoluto sulle proprie truppe ma anche alcuni ben precisi limiti costituiti essenzialmente dalla necessità dei rifornimenti.

Per un'armata due erano le cose essenziali: mangiare e sparare.

Per entrambe le attività una buona o una cattiva predisposizione della catena logistica era causa di vittoria o di sicura sconfitta.

Per quanto riguarda i viveri, fino alla metà del Seicento gli eserciti si erano sempre nutriti di quello che trovavano nei territori che attraversavano e sistematicamente devastavano; però questo poteva aver significato in molte occasioni soffrire la fame.

Al fine di evitare tali inconvenienti, verso la fine del XVII secolo era stato costituito il Servizio di Intendenza.

Ad esso toccava non soltanto reperire, conservare e distribuire le vetovaglie ed il foraggio, ma anche inviare le uniformi - che erano state poco

utilizzate sino alla metà del seicento e che aveva visto un impiego sempre più sistematico a partire dalla fine dello stesso secolo – unitamente al trasferire le munizioni e la polvere da sparo, attività questa che era andata via via incrementandosi in maniera più che proporzionale al numero delle picche in servizio nelle armate, con la naturale evoluzione e con il conseguente sviluppo delle armi da fuoco e delle tecniche di impiego.

Tutto il materiale veniva raccolto dai vari appaltatori, i quali avevano una capillare rete di piccoli fornitori che provvedevano a consegnarli nelle località in cui erano stati predisposti i magazzini, dove veniva versato e conservato.

Da questi luoghi il materiale necessario veniva fatto proseguire per acqua o per terra ad altri magazzini che erano dislocati più vicini alle truppe impegnate nelle varie campagne, le quali potendo sostenersi solo in minima parte con le requisizioni effettuate in zona di operazioni, dipendevano quasi completamente dalla presenza di depositi e dai collegamenti che avevano con essi.

Difatti, la massima autonomia, che comportava automaticamente il più ampio raggio d'azione, che un esercito potesse raggiungere, era quello consentito dalla quantità di cibo che i soldati potevano portare con sé.

E certamente non era particolarmente consistente, giacché sarebbe stato considerato come geniale il "Sistema delle cinque marce" inventato da Federico il Grande, allievo di Eugenio di Savoia, durante la seconda metà del secolo XVII, che consentiva alle truppe con nove razioni, tre addosso e sei sui carri, di avanzare per tre giornate di marcia e di tornare all'accampamento, le cui scorte avrebbero fornito il pasto serale della sesta giornata.

Da questo era conseguente e naturale che i Generali tendessero a distruggere più le linee di comunicazione e i magazzini che l'armata avversaria, dato che uno scontro campale sarebbe costato molto di più in termini di uomini e di armi rispetto ad un'azione contro un centro di rifornimento che non avrebbe portato necessariamente a quel ripiegamento che il nemico, invece, privo di cibo e munizioni, sarebbe stato costretto ad effettuare per raggiungere gli altri suoi depositi, più lontani ma ancora intatti.

Questo era il motivo per cui molti Comandanti sostenevano la possibilità di vincere una guerra senza combattere troppo o addirittura senza combattere affatto, come affermava il Maresciallo di Sassonia, altro grande allievo del Principe Eugenio di Savoia ⁵⁷.

Le campagne di guerra erano, quindi, piuttosto lente e le battaglie relativamente scarse, per i motivi sopra accennati e non per la codardia o l'effeminatezza dei generali, come alcuni storici hanno provato ad insinuare, in seguito all'atteggiamento molto cortigiano di alcuni di essi.

⁵⁷ Ciro PAOLETTI, in "Il Principe Eugenio di Savoia", pag. 61, Ed. Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, anno 2001.

Al contrario di quanto si possa immaginare gli spostamenti, benché abbastanza brevi, erano piuttosto frequenti, sia per la necessità di reperire risorse, sia per non lasciare all'avversario la possibilità di ben studiare la località per sferrare un attacco decisivo.

Si guerreggiava prevalentemente in primavera ed in estate.

L'autunno comportava generalmente un rallentamento dell'attività bellica a causa delle prime piogge che rendendo difficoltosa la viabilità, impedivano qualsiasi tipo di rifornimento indispensabile per effettuare grandi operazioni e complicavano ed ostacolavano il movimento stesso delle truppe.

Si abbandonava, allora il teatro di guerra e ci si accampava in prossimità di magazzini e depositi, ritirandosi in quelli che venivano definiti "quartieri d'inverno", mentre i Comandanti in capo approfittavano per rientrare alle rispettive corti a riferire sugli esiti della campagna appena terminata ed a preparare e predisporre la successiva.

Fino all'inizio della primavera, si provvedeva a reperire le risorse finanziarie per riequipaggiare le truppe, per ripristinare il numero dei soldati morti, feriti, catturati, malati o disertori mediante campagne di arruolamento e, infine, per riposarsi.

Da questo quadro potrebbe sembrare che tutto fosse in stand-by: non era proprio così.

Solo le operazioni maggiori erano sospese, le operazioni minori continuavano sempre che l'orografia lo permettesse.

Le battaglie invernali erano una vera e propria eccezione ed una sorpresa.

Tale eccezionalità era dovuta non solo alle cause accennate ma anche alla carenza ed alla varietà del munizionamento, difficoltà che affliggeva l'esercito durante la cattiva stagione e che impediva un valido funzionamento delle armi da fuoco, ancora abbastanza rudimentali.

Il problema non interessava molto la Fanteria che aveva due o tre tipi di arma da fuoco individuale, ma soprattutto l'Artiglieria.

Si passava da circa ventidue tipi di artiglierie dell'esercito imperiale agli inizi del XVIII secolo, alla dozzina verso la fine dello stesso secolo.

Infatti, l'evoluzione delle tecniche di costruzione degli affusti aveva portato ad un graduale alleggerimento ed ad una conseguente diminuzione del numero dei cavalli o dei buoi necessari per trainarli.

Malgrado ciò all'inizio del XVIII secolo occorre sempre una dozzina di cavalli per trasportare un pezzo da trentatre libbre, otto per quello da ventiquattro libbre, sei per un pezzo da dodici libbre, e così via ⁵⁸.

⁵⁸ È necessario ricordare che all'epoca, per le citate difficoltà costruttive, il calibro era espresso in "libbre di palla", cioè in base al peso della palla di ferro piena sparata dal pezzo. In tutta Europa la libbra indicava mediamente un peso pari a poco più di 330 grammi, per cui il pezzo da 33 libbre sparava palle pesanti quasi 11 chili.

Al trasporto delle munizioni che si suddividevano in vario modo, tra piene e cave, arroventabili o incatenabili e che dovevano essere caricate in maniera diversa e su carri differenziati, bisognava, inoltre, aggiungere il trasporto delle polveri e delle attrezzature necessarie per far funzionare il singolo pezzo, quali scovoli, pale, cucchiai, miccia, acciarini e via dicendo, che, oltre al peso, facevano anche volume.

In linea di massima si può calcolare che il funzionamento giornaliero non intensivo di un singolo pezzo di artiglieria di grosso calibro aveva bisogno di avere non meno di sei carri al seguito con un impiego di circa 30 cavalli.

Anche le pariglie dei quadrupedi dovevano essere alternate per farle riposare e farle nutrire.

Il foraggio doveva essere trasportato da altri carri, trainati da altri cavalli anch'essi da nutrire.

Poi bisognava provvedere agli uomini con vettovaglie, munizioni, attrezzi e parti di ricambio e bisognava portare indietro i feriti oltre a foraggiare la cavalleria e i cavalli del parco d'artiglieria.

Questo spaccato serve a far capire quale enorme impiego di veicoli e quadrupedi doveva essere utilizzato per intraprendere una campagna bellica, senza tenere conto del peso delle famiglie dei militari, Ufficiali e Sottufficiali, che andavano al seguito, con i rispettivi servitori, clienti, cantinieri, prostitute, giocolieri e ricettatori, che si aggiravano in una quantità pressochè pari al numero dei militari impegnati nella campagna.

Tutta questa gente unitamente ai bagagli personali e a tutto il materiale si doveva spostare ogniqualvolta muoveva l'esercito con conseguente e comprensibile rallentamento delle manovre di tutta l'armata.

Ciò significava un grande intralcio per l'esito della battaglia se solo si considera il fatto che la sola marcia costituiva all'epoca un atto di fondamentale importanza strategica.

Questo atto veniva condotto in brevi tappe, sfruttando al meglio le ore di luce ed impiegando imponenti misure di sicurezza in testa, ai fianchi e indietro.

Unità di cavalleria leggera venivano mandate in avanscoperta ed insieme ad esse avanzavano alcuni Ufficiali incaricati di organizzare gli acquartieramenti delle truppe e di reperire i rifornimenti per parte o per il grosso dell'armata che stava per sopraggiungere.

Raggiunta la località di accampamento i cavalleggeri si spingevano ancora avanti per verificare l'assenza di unità nemiche nelle vicinanze, mentre i commissari requisivano tutto ciò che poteva servire alle truppe in afflusso, intimando di consegnare quello di cui avevano bisogno, sotto la minaccia del saccheggio o dietro la promessa di pagamento dei beni requisiti, cosa che difficilmente, successivamente avveniva.

Con l'arrivo, a distanza di qualche ora, del grosso delle truppe, si pro-

cedeva alla predisposizione dell'accampamento mediante il montaggio delle tende.

Il campo sarebbe stato, comunque, smontato il mattino seguente.

Non bisogna pertanto stupirsi se di fatto le ore dedicate alla marcia si riducevano al punto tale che mediamente l'armata poteva coprire giornalmente un itinerario di circa una dozzina di chilometri.

Per di più si verificava spesso che mentre le teste di colonna iniziavano a montare il campo di arrivo, la retroguardia doveva ancora terminare di smontare quello di partenza.

Tuttavia, l'ostacolo più grande da superare per gli eserciti del XVIII secolo ed anche per quello sabauda, erano sicuramente le città, le quali se non venivano prese con immediatezza dovevano essere assediate.

Questo richiedeva, quasi sempre, molto tempo poiché si doveva costruire intorno un anello di fortificazioni e di opere d'assedio che dovevano essere presidiate da numerosi soldati, non sempre facili da reperire che, a loro volta, dovevano avere una buona catena logistica che consentisse i rifornimenti continui e sicuri.

La condotta delle operazioni, inoltre, non poteva prescindere dall'asperità del terreno che poteva pregiudicare il buon esito dell'assedio stesso, sia perché condizionava fortemente la celerità dei rifornimenti, sia perché poteva essere un fattore determinante per un contrattacco da parte delle milizie avversarie, con conseguente capovolgimento dell'esito della battaglia.

Ecco perché le città erano le più odiate dai Comandanti.

Per farle cadere si tentava ogni genere di soluzione: dal bombardamento massivo, allo scavo di cunicoli e trincee, all'offerta di condizioni favorevoli di resa con l'onore delle armi, alla corruzione.

La procedura era la seguente.

Si cominciava con il bloccare la città o la fortezza accerchiandola con le proprie truppe.

Successivamente, si individuava la direttrice d'attacco e dopo aver stabilito lo schema d'approccio si passava ad "aprire la trincea", cioè a scavare i trinceramenti.

Al termine dello scavo iniziava il vero e proprio assedio, cercando di superare le opere esterne della cinta difensiva che potevano consistere in frecce, rivellini ed in alcuni casi, anche con mine che venivano fatte esplodere sotto i piedi degli assediati.

In questo ultimo caso gli assediati dovevano neutralizzare l'effetto mina con lavori di contromina, per poi affrontare "solo il tiro dei fucilieri e dei pezzi di artiglieria avversari".

A questo punto si passava all'assalto della controsaripa e della saripa, cioè alla presa esterna del ciglio del fossato, la discesa nel fossato stesso e qualora possibile l'attacco delle cortine murarie.

L'ulteriore passaggio, considerato tanto importante da farne oggetto di appositi messaggi da recapitare al sovrano da staffette di alto rango, era la presa della strada coperta, cioè della strada interna a ridosso della cinta difensiva che consentiva ai difensori di muoversi lungo le mura.

Seguiva il momento di battere in breccia le fortificazioni con tutta l'artiglieria disponibile.

Nel momento in cui nelle mura veniva aperta una breccia la cui ampiezza veniva misurata "in uomini di fronte", cioè in base al numero di fanti che vi potevano entrare stando affiancati l'uno all'altro, la guarnigione assediata riceveva l'intimazione di resa.

Generalmente, pur di arrivare alla resa, il Comandante degli assediati concedeva a quello degli assediati non solo l'onore delle armi, ma addirittura il permesso di ritirarsi con tutti i suoi uomini, con un numero minimo di cannoni di piccolo calibro, pifferi, tamburi, stendardi e salmerie dietro la promessa scritta e firmata di non combattere di nuovo prima di un certo lasso di tempo.

Firmata la resa il comandante assediato ordinava ai propri tamburini di "battere la resa", ammainava la bandiera ed usciva dalla cinta muraria portando con sé ciò che la capitolazione gli aveva consentito.

Quanto appena descritto era valido soprattutto se si trattava di un assedio ad una fortificazione, perché in caso di una città le cose si complicavano ulteriormente per gli assediati.

Infatti, la città aveva sempre un centro fortificato nel quale la guarnigione si ritirava ogni volta che vedeva aperta una breccia nelle mura, obbligando così gli attaccanti a ricominciare tutto daccapo.

La resa, allora, riguardava solo la città ai cui delegati il comandante della guarnigione lasciava la libertà di patteggiare le condizioni di resa con il nemico, mentre lui, con i propri uomini si ritirava nella cittadella e si disponeva a continuare la difesa, in attesa magari di un esercito di soccorso, che avrebbe potuto accerchiare l'attaccante e sconfiggerlo a sua volta.

Si poteva verificare il caso in cui la guarnigione nella cittadella non accettasse le condizioni di resa e poteva allora arrendersi "solo a discrezione del vincitore", rinunciando a qualsiasi trattativa, con l'unica certezza di essere fatta prigioniera di guerra.

Il vero problema era, però, il fatto che se cadeva in seguito ad un assalto il saccheggio ed il massacro erano pressoché sicuri.

Tale evenienza faceva desistere i difensori da una difesa ad oltranza e spiegava anche il motivo per il quale durante il periodo in esame la percentuale di resa dei centri abitati, dopo brevi assedi, fosse elevata.

Ma i Generali erano molto più propensi a misurarsi in campo aperto e si poteva considerare la battaglia come un grande duello.

Gli eserciti più organizzati, tra cui quello sabaudo, erano articolati su tre armi: la Fanteria, la Cavalleria e l'Artiglieria, che come abbiamo esa-

minato nel capitolo secondo, era stata l'ultima nata ed aveva visto la propria evoluzione grazie allo sviluppo tecnologico e scientifico, nonché all'acculturamento degli Ufficiali sabaudi e alla professionalizzazione delle truppe.

Le battaglie combattute durante il XVII secolo avevano evidenziato una sempre maggiore importanza delle armi da fuoco, distruggendo il mito della Fanteria, fino ad allora dotata di armi bianche, come specialità dell'Esercito considerata invincibile.

Per questo motivo proprio durante il XVII ed il XVIII secolo si assiste ad un proliferare delle armi da fuoco portatili, in termini di miglioramento della maneggevolezza, passando dall'archibugio, di peso tale da non poter essere adoperato senza una forcilla che lo sostenesse, al moschetto prima ed al fucile a pietra focaia poi.

In concomitanza con l'incremento dell'efficacia delle armi da fuoco, comprese le artiglierie, si assiste ad una diminuzione del numero di picche, che fino a quel momento erano state regine incontrastate del campo di battaglia e ad un utilizzo sempre più marginale delle stesse che le porta a relegarle ad una funzione di protezione e copertura degli archibugieri e dei moschettieri, per poi, definitivamente, scomparire.

Si passa, quindi, alle "baionette a tappo", cioè a coltelli che, dopo aver sparato, il fante inseriva nella canna della propria arma da fuoco, rendendola simile ad una lancia, operazione che rendeva più elaborate e difficoltose le manovre della fanteria sul terreno.

La grande innovazione si ha con l'invenzione di Vauban, nella città di Bayonne, di una nuova baionetta che nel corso del 1700 diventa a ghiera, cioè con l'attacco fissato attorno alla canna del moschetto, posizione questa che consentiva di sparare anche a baionetta innestata.

Di forma triangolare, più leggera e lunga della precedente, permetteva di sparare e ricaricare l'arma da fuoco portatile con la baionetta innestata.

Ciò facilitava le manovre del fante e, nel contempo, permetteva allo stesso di poter difendersi in caso di combattimento corpo a corpo con il nemico, senza soluzione di continuità o senza tempi morti che esponevano le truppe alla mercè dell'avversario.

Naturalmente il fucile a pietra focaia utilizzato nel periodo in esame era ad anima liscia e pertanto non consentiva né una mira molto accurata, né una precisione di tiro e nemmeno una gittata apprezzabile.

Questo ultimo inconveniente venne risolto allungando le canne dei fucili che divennero alti quanto i loro proprietari, ma allo stesso tempo provocarono altri tipi di problemi.

Infatti, le armi del tempo erano tutte ad avancarica e ciò comportava che dopo aver sparato, per ricaricarlo bisognava posare il fucile con il calcio per terra e reggerlo per la canna, con tempi lunghi di esecuzione che lasciavano il fante indifeso e pronto ad essere assalito dal nemico.

Di conseguenza, per proteggersi a vicenda, per assicurare un tiro continuo e per resistere meglio agli attacchi della cavalleria avversaria, le fanterie manovravano sul campo di battaglia in ordine chiuso, articolate su più linee, una dietro l'altra, in grado di muoversi celermente e ordinatamente sotto il fuoco avversario.

Assistiamo alla disputa teorica per decidere se fosse migliore l'ordine in profondità o quello lungo, altrimenti detto "in linea".

Le opposte teorie si riducevano a conclusioni che privilegiavano, a seconda della propensione del Comandante, l'attacco in profondità riducendo sensibilmente la potenza di fuoco frontale complessiva dell'unità impegnata e rendeva vulnerabile la colonna che facilmente poteva essere tagliata in due dalla cavalleria avversaria mediante assalti sul lato.

Nel secolo XIX le campagne di Wellington nella penisola iberica avrebbero decretato la superiorità dell'ordine in linea su quello in profondità.

L'ordine in linea poteva quindi sembrare come il migliore poiché permetteva l'esecuzione da tre a cinque salve di fucileria consecutive, e con un buon addestramento della truppa addirittura la possibilità da parte della prima fila di essere pronta nuovamente al fuoco dopo la salve della quinta fila.

Il vero punto debole era la facilità con cui lo schieramento potesse essere sfondato, data la lunghezza della linea, sia dalle colonne d'attacco di fanteria, come dalle cariche di cavalleria, quanto dal tiro di artiglieria.

Di fatto le variabili davanti alle quali un Generale si poteva venire a trovare sul campo erano così numerose che non era consigliabile affidarsi all'una o all'altra forma di schieramento o teoria.

Terreno, tipologia di fortificazione, cavalleria e artiglieria avversaria, condizioni atmosferiche, schieramento avversario, velocità della manovra, tutto doveva essere analizzato di volta in volta e senza pregiudizi.

Fattore di superiorità era la capacità di adoperare entrambi i sistemi a seconda dell'evolversi della situazione, facendo avanzare le proprie truppe in linea ma con forti rincalzi alle spalle.

L'adozione di tale sistema misto fu uno dei meriti più grandi di uno dei più validi Comandanti dell'esercito sabaudo, il principe Eugenio di Savoia.

Come abbiamo già detto, l'unità base dell'esercito sabaudo era sin da allora il Reggimento, nel cui ambito convivevano varie specialità, ciascuna destinata ad un impiego diverso.

La parte più consistente era formata dalle compagnie di fucilieri incaricate di mantenere la linea del fronte.

Le azioni di sfondamento in avanzata e di copertura in ritirata toccavano ai granatieri, generalmente una compagnia per battaglione, i quali potevano essere coadiuvati dagli zappatori.

Al contrario delle altre armi, i granatieri venivano distaccati dai Reggimenti di appartenenza per essere conglobati in reparti di formazio-

ne per tutta la durata dello scontro, al fine di garantire un più efficace impiego degli stessi sia in fase offensiva che in quella di ritirata.

La raccolta dei feriti e la sepoltura dei morti spettava ai musicanti, mentre il mantenimento della disciplina competeva al cappellano e agli arcieri, talvolta coadiuvati dai dragoni.

Come si può intuire l'equipaggiamento e l'armamento variavano da specialità a specialità a seconda dei compiti e dell'impiego previsto.

Tutti avevano la divisa a falde larghe, i fucilieri avevano in testa come copricapo un tricorno, la baionetta al fianco, un fucile e spesso una spada corta che poteva essere usata nel corpo a corpo.

I granatieri, oltre all'armamento dei fucilieri erano dotati anche di un notevole numero di bombe o granate di varia grandezza, innescate da una miccia e da lanciare a mano contro il nemico a distanza ravvicinata.

Il copricapo a tricorno era sicuramente un impedimento al lancio delle granate che avveniva con un movimento a semiarco del braccio.

Per tale motivo il tricorno fu sostituito con il bonetto, un berretto utilizzato in caserma dalla maggior parte degli eserciti europei molto simile ad un copricapo da pescatore.

A questo tipo di cappello furono aggiunti prima un frontalino di cartone, poi un rivestimento esterno di pelliccia, dapprima basso e via via sempre più alto tanto da arrivare agli imponenti berrettoni tipici della specialità.

Analogamente il fucile dei granatieri era dotato di una cinghia al contrario di quello dei fucilieri che ne era sprovvisto, per consentire di portarlo a tracolla durante il lancio delle granate e delle bombe.

Gli zappatori svolgevano lavori da guastatore e da pioniere e vestivano pressochè come i granatieri con la differenza che essi indossavano un ampio grembiule di cuoio sul davanti, erano privi di fucile ed erano dotati di un'ascia a manico lungo.

Il grosso delle unità di fanteria veniva affiancato da unità leggere deputate principalmente ad andare in avanscoperta con il compito di individuare formazioni avanzate nemiche, ad effettuare ricognizioni tendenti a trovare spazi idonei all'accampamento delle truppe e ad esaminare le mosse dell'esercito avversario ed, infine, a pattugliare ad ampio raggio le zone di interesse.

La varietà delle specialità e l'eterogeneità delle formazioni appena descritte, durante il corso del XVIII secolo, andarono scomparendo fino ad arrivare alle sole formazioni dei cacciatori reggimentali, cioè di fucilieri con armamento ed equipaggiamento leggero.

I reparti leggeri operavano in ordine sparso, i granatieri come abbiamo già detto, dovendo sfondare lo schieramento avversario, preferivano attaccare in colonna aprendosi la strada a colpi di bombe a mano, mentre i fucilieri combattevano prevalentemente in linea.

La cavalleria si divideva in pesante e leggera ed impiegava anche reparti che non avevano una precisa collocazione organica, quali i dragoni a

cavallo e gli ussari, che erano unità irregolari.

La cavalleria pesante allineava i reggimenti di corazzieri, equipaggiati appunto di corazze metalliche e di elmi, armati di sciabole pesanti, pistole e talvolta di moschetto oltre ad avere unità di cavalleria propriamente detta, destinata allo sfondamento.

Quest'ultima era formata da reggimenti dotati dello stesso tipo di armamento dei corazzieri, ma privi di corazza e si articolavano su squadroni di cavalieri e su un'aliquota di carabinieri, cioè di tiratori scelti del reggimento, armati di carabine, che erano ben più efficaci delle pistole perché di maggior portata e precisione.

Anche i carabinieri, alla stessa stregua dei granatieri per la fanteria, potevano essere impiegati in reparti di formazione appositamente costituiti durante il combattimento per ottenere un maggior e più efficace impiego.

Il caracollo, cioè la tecnica dei reggimenti di cavalleria di avanzare in linee successive contro l'avversario fino ad arrivare a tiro di pistola, scaricare l'arma addosso alla fanteria nemica, convergere verso la base di partenza, ricaricare l'arma per poi ricominciare, fu sostituito, grazie soprattutto al fatto che le picche dei fanti erano state sostituite da armi da fuoco portatili che consentivano una risposta efficace agli attacchi della cavalleria, dalla carica cioè da un attacco frontale, rapido e potente destinato a sfondare lo schieramento nemico.

E proprio nel corso del Settecento la cavalleria sviluppò le sue cariche più imponenti, fino ad arrivare al culmine durante le campagne napoleoniche con le memorabili azioni guidate dal Murat.

La tecnica usata era quella di lanciare alla massima velocità possibile e quindi al galoppo una grande e pesante massa di cavalli e uomini contro i robusti e folti schieramenti di fanti, specie se questi si trovavano a distanza medio lunga.

Analogo modo di attacco veniva sferrato contro la cavalleria avversaria, soprattutto se si aveva la fortuna e l'astuzia di coglierla ancora impreparata, non ben schierata o di lato o se si riusciva ad incontrarla nel momento dell'urto con una velocità più elevata.

L'impiego della cavalleria per sconvolgere e sfondare le linee di fanteria nemiche era un fattore basilare ed irrinunciabile se si voleva avere qualche "chances" di vittoria.

L'utilizzo delle artiglierie era all'inizio del diciottesimo secolo ancora poco sfruttato, sia per i motivi connessi con la logistica in senso stretto, sia per motivi connessi alle capacità di gittata dei cannoni, nonché per un impiego che vedeva impegnati tutti i pezzi non in un "fuoco di concentrazione a massa" contro un unico obiettivo, ma con un utilizzo contemporaneo dei vari cannoni su tutti gli obiettivi visibili. Tale modalità d'impiego comportava una notevole dispersione ed una scarsa efficacia del tiro.

A ciò bisogna aggiungere che la distanza dall'obiettivo si superava non tanto con la variazione dell'alzo, che non esisteva ancora come strumento, ma più semplicemente con l'aumento della carica di lancio, con il pessimo risultato che il pezzo subiva un tormento così forte e violento che si surriscaldava molto rapidamente.

Questo era il motivo per cui la bocca da fuoco veniva utilizzata fin quando non si crepava o addirittura non scoppiava. Al fine di evitare tale grave inconveniente venivano impiegate grandi quantità di acqua per cercare di raffreddare la canna.

La tecnica di tiro utilizzata era quella di sparare lungo e radente al suolo, in modo che la palla toccasse terra relativamente vicino ma con una spinta tale che le permettesse di fare una serie di rimbalzi fino a schiantarsi contro l'obiettivo individuato, uomini o cavalli dello schieramento avversario ⁵⁹.

La vera scoperta dell'esercito sabaudo, avvenuta per caso durante l'assedio di Torino poiché i Piemontesi avevano poca polvere da sparo e dovevano utilizzarla nel modo più vantaggioso, fu quella definita del "fuoco a massa" e consisteva nello sparo simultaneo dei pezzi concentrando il tiro su un solo obiettivo, fino ad annientarlo.

Tale tecnica, dopo l'utile impiego sui vari campi di battaglia, fu adottata da tutti gli eserciti europei.

I passi della tecnologia di costruzione delle artiglierie durante tutto il Settecento, furono enormi tanto che fu inventato dai Piemontesi un ingegnossimo cannone da montagna, smontabile in tre parti e piazzato su un leggero affusto a treppiedi, di facile trasportabilità per il periodo.

Inoltre, comparvero i primi cannoni a retrocarica la cui culatta terminava con un blocco squadrato insieme a un cannone in cuoio, antesignano dei lanciamissili usa e getta del XX secolo.

L'Arma di Artiglieria, nata come "Servizio tecnico", in quanto non sentita e pertanto annoverata tra le Unità combattenti che per eccellenza erano la Fanteria e la Cavalleria, includeva anche il Servizio degli ingegneri militari, ai quali spettava il compito di fornire la cartografia militare necessaria per le marce, per gli spostamenti e per gli schieramenti in battaglia, di dirigere i lavori di viabilità e di fortificazione.

Inoltre, per superare gli assedi gli Ingegneri dovevano dirigere i lavori, pianificare l'attacco dal punto di vista tecnico, individuare, cioè il punto strutturale più debole e più facile da sfondare, curare la realizzazione delle trincee lungo il perimetro dell'assedio, predisporre le zone dove spargere le mine e dirigere il tiro delle batterie dei pezzi di artiglieria.

⁵⁹ La tecnica descritta era utilizzata dall'esercito francese, ma non erano gli inventori. Infatti, la stessa tecnica era stata regolarmente applicata dalle artiglierie navali, sicuramente spagnole e portoghesi e, probabilmente di tutte le Potenze cristiane nel Mediterraneo, fin dal XVI secolo contro le navi avversarie, mediante una tecnica che permetteva ai proiettili di rimbalzare sull'acqua.

Da quanto menzionato si evince che il campo di battaglia era una durissima esperienza da affrontare e superare che abbisognava di continuo allenamento fisico, di addestramento individuale e collettivo, ma soprattutto di una disciplina ferrea da conservare ad ogni costo ed in ogni momento.

A tal proposito le pene inflitte ai trasgressori delle regole militari erano durissime.

Nell'esercito sabaudo i rei di lesa maestà, di tradimento, di viltà di fronte al nemico, di lamentele in inquadramento contro un superiore, bestemmie gravi, aggressioni a religiosi, diserzione, estorsione ed insubordinazione erano condannati a morte.

Coloro i quali avevano compiuto reati contro la religione cattolica erano la prima volta imprigionati, la seconda volta percosi con le verghe, mentre la terza volta ricevevano la perforazione della lingua.

Le violazioni minori venivano punite con un certo numero di percosse con tratti di corda, o di picchetto o di verga per i fanti, di bastone per i cavalieri.

Naturalmente la indispensabilità di questa severità nel condannare atteggiamenti non del tutto inusuali era dovuto al fatto di dover governare ed inquadrare un esercito professionista ed eterogeneo, ignorante e superstizioso composto da uomini usciti dalle galere o arruolati per forza.

Questa truppa veniva addestrata dai sottufficiali sotto il controllo degli Ufficiali fino a quando non veniva loro inculcato e radicato il senso della disciplina e l'abitudine ad eseguire gli ordini al punto da permettere di avanzare in campo aperto, in ordine chiuso, ad una velocità di circa ottanta passi al minuto – simile alla cadenza di marcia delle truppe alpine – senza neanche tentare di riparsi dai colpi nemici.

Non si può negare che vi era un certo numero di disertori non appena capitava l'occasione di fuggire.

Però per tali soldati non vi erano molte "chances": o quella di arruolarsi in un altro esercito o quella di darsi al brigantaggio con la minaccia della forca per diserzione e una taglia addosso.

Una volta sul campo di battaglia gli scontri erano molto feroci.

I movimenti non erano molto rapidi perché era necessario mantenere la formazione e non era neanche semplice da riuscirci a causa del fumo che fin dai primi colpi di arma da fuoco si sprigionava lungo tutto il fronte.

Infatti, generalmente, era sufficiente la prima scarica per creare una coltre spessa e stagnante oltre la quale non si riusciva a vedere nulla, nemmeno il nemico e quindi si passava con una certa celerità al corpo a corpo.

Ma anche in questo caso vi era una ulteriore complicazione data dalla foggia e dal colore delle uniformi che era praticamente simile a tutti gli eserciti, cioè il bianco nelle varie tonalità.

Ciò comportava una sorta di difficoltà nel capire chi era l'amico e chi il nemico, né era possibile capirlo sentendolo parlare, poiché ciascun Comandante arruolava gente anche di altri paesi.

L'unico simbolo certo di distinzione in breve tempo sarebbe diventato la coccarda che ogni soldato portava in battaglia sul lato sinistro del cappello ed il cui colore variava da esercito a esercito, benché non con particolare fantasia.

In questo notevole stato di confusione conveniva colpire prima e fare le proprie deduzioni poi.

Il numero dei morti e dei feriti era elevatissimo e pochi feriti sopravvivevano allo scontro, perché molti colpiti da arma da fuoco si procuravano lesioni che degeneravano in infezioni gravissime o che producevano emorragie consistenti.

Il servizio di sanità non esisteva o quasi e veniva organizzato in occasione dell'uscita in campagna mediante un appalto per la costituzione di un "ospedale da campagna", che seguiva l'esercito con ambulanze ed inservienti, compresi i medici, considerati civili a tutti gli effetti.

I prigionieri e gli stessi caduti venivano derubati e spogliati di tutto.

Era il sistema più sicuro per rimediare alle carenze della propria Intendenza ed alla mancanza di soldi, poiché al campo alcuni "trofei" potevano essere rivenduti ai ricettatori ed anche per infliggere all'avversario maggiori danni economici dal momento che si vedeva costretto a riequipaggiare da cima a fondo i propri uomini quando gli venivano restituiti con uno scambio di prigionieri.

Durante la battaglia un altro grave problema era quello della lentezza e dell'approssimazione delle informazioni che avveniva a mezzo portaordini a cavallo, il quale impiegava almeno un quarto d'ora per arrivare da un settore del proprio schieramento al Comandante dell'esercito.

Pur ammettendo che il comandante prendesse immediatamente la propria decisione il titolare dell'unità che aveva chiesto istruzioni non poteva riceverle prima che fosse trascorsa una buona mezz'ora, sempre che la staffetta non fosse stata disarcionata o uccisa.

Per ovviare a questa grave carenza i Comandanti si mettevano in una posizione dominante da cui potevano vedere tutto il campo di battaglia e delegavano il comando dei vari settori.

Praticamente, il Generale Comandante stabiliva il piano per la battaglia, lo comunicava ai suoi subordinati durante un consiglio di guerra e spiegava a ciascuno i rispettivi compiti, lasciando a tutti, in fase di condotta, una certa libertà d'azione, riservandosi la facoltà di decidere cambiamenti scontro durante.

A ciascuno era affidato un settore; tradizionalmente vi erano sei comandanti: uno per ogni ala e per il centro sia di prima che di seconda linea ed alla loro abilità, precisione, esperienza, brillantezza era affidato l'esito della battaglia ⁶⁰.

⁶⁰ Ciro PAOLETTI, in "Il Principe Eugenio di Savoia", pag. 76, Ed. Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, anno 2001.

Questo era in linea di massima il modo in cui operavano, da un punto di vista tattico, tutti gli eserciti europei durante il XVIII secolo fino alle prime campagne di Napoleone, dal quale non era scevro anche quello sabaudo, intriso dagli insegnamenti di grandi condottieri, quali il Montecuccoli, che nella scrittura dei suoi "Aforismi", aveva tracciato le linee guida per un puntuale addestramento delle truppe ed una scientifica conduzione della battaglia nei vari scenari, nonché del modo in cui era necessario mantenere la disciplina della truppa in ogni momento ⁶¹.

⁶¹ Raimondo MONTECUCCOLI, in "Aforismi dell'arte bellica", prefazione del Gen. G. Carboni, Ed. Le Monnier, Firenze, anno 1939.

Capitolo IV

L'Evoluzione dell'Arte Militare

1. Lineamenti evolutivi del pensiero militare italiano

Al termine di questa breve ma spero esaustiva disamina del processo evolutivo dell'esercito sabaudo, soprattutto durante il periodo di riferimento, non è, a mio avviso, fuori luogo concludere il lavoro innalzando lo sguardo a quei fari luminosi che di secolo in secolo hanno gettato fasci imponenti di luce nel campo della teoria e della storia militare in Italia, e cioè alle opere dei massimi scrittori militari italiani, per la maggior parte già riportati nelle pagine precedenti di questo lavoro.

Infatti, essi rappresentano lo sfondo ideale di un processo evolutivo che ha condotto per mano la costituzione e la trasformazione del glorioso esercito italiano, ricco di Comandanti e di soldati di grandissimo valore e coraggio.

L'attività militare, teorica e pratica, è uno degli aspetti più significativi dello spirito e della storia di un popolo e, pur non condividendo appieno con la tesi del Rohrbach, secondo il quale "legge della storia sia la forza organizzata in eserciti",⁶² mi pare, tuttavia, di poter affermare che, se nella considerazione della storia di un popolo si faccia a meno o si astragga dall'aspetto anche militare, sicuramente ci si preclude una delle vie per penetrare nello spirito proprio di quel popolo e nella sua reale concretezza.

La accennata funzione euristica della storia militare è affermata dal grande storico italiano B. Croce quando scrive "la via buona è nell'intendere spiritualmente ciò che si chiama forza e natura ..., la quale può dar luogo ad una particolare storia, come può essere quella del Rohrbach, senza distruggere, ma anzi presupponendo e di continuo richiamando le altre"⁶³.

Anche il Pieri, uno dei nostri storici che dell'aspetto militare della storia ha sentito maggiormente l'interesse, afferma che "uno studio dell'organismo politico-sociale che non esamini la capacità di questo di affrontare la più alta forma di lotta che è la guerra, non può non riuscire unilaterale",⁶⁴ tenendo ben fermo il principio già contenuto nella teoria della guerra del Machiavelli dell'interdipendenza fra situazione politico sociale e istituzioni, dottrine e azioni militari che non possono prescindere l'uno dall'altra senza correre il rischio di tralasciare le vere giustificazioni agli eventi della storia.

⁶² F. Rohrbach, in "Storia dell'umanità", trad. italiana, Torino 1925.

⁶³ B. CROCE in "Teoria e storia della storiografia", ediz. Laterza, Bari, 1927 pag.319

⁶⁴ P. PIERI in "La crisi militare italiana nel Rinascimento", Napoli, 1934, p. VII.

Ed è proprio il nesso intimo fra elemento etico-politico e guerra, che non è altro che l'intuizione centrale alla quale si agganciano gli altri nessi tra fattori spirituali e lotta armata, tra cittadino e soldato, che ha condizionato i vari studiosi e teorici della guerra e ha costituito uno dei motivi dominanti e peculiari del pensiero militare italiano anche durante il regno sabauda, dal Montecuccoli al Palmieri, dal Blanch al De La Barthe, dal Marselli al Barone.

Il Montecuccoli concorse allo sviluppo del pensiero militare europeo con i suoi Aforismi, ⁶⁵ poichè il capitano, che aveva vittoriosamente percorso i campi di battaglia di gran parte d'Europa, si rivelò uomo di meditazione e di scienza al punto da dare un vero e proprio assetto dottrinale all'empirismo militare e segnò una evoluzione notevole nel divenire dell'arte militare, cui i più grandi Comandanti dell'esercito sabauda del XVIII secolo si sono ispirati e che hanno necessariamente studiato negli Istituti ed Accademie Militari dell'epoca.

Nel Settecento il pensiero militare italiano si manifestò soprattutto attraverso l'opera di Palmieri, che malgrado fosse Ufficiale e ministro borbonico a Napoli, condiziona fortemente il modo di affrontare la guerra esaltando la fanteria e gli eserciti nazionali ⁶⁶.

In un periodo in cui il mestiere delle armi praticato impera in modo esclusivo, il Palmieri dà alla teoria il giusto valore, conferendo forma scientifica all'empirismo ponendo a base della scienza militare i principi della scienza fisico-matematica e di quella sociale.

Il pensiero militare del Palmieri conferma, con un proprio peculiare fervore e con una chiara continuità, le linee direttrici lungo le quali la dottrina militare italiana si era fino a quel momento sviluppata e che proseguirà con altri validissimi autori: ⁶⁷ interdipendenza tra situazione politico-sociale e istituzioni, dottrina e azioni militari, conseguente necessità di un esercito nazionale, importanza dei fattori morali della guerra, importanza dei principi e della dottrina.

Tali presupposti vengono analizzati dapprima con un metodo proprio delle scienze esatte, successivamente con una lente sempre più illuministica della cultura del tempo, attraverso un metodo tendente più allo storicismo ed al metodo delle scienze morali, con il contributo del Blanch ⁶⁸.

Il problema del nesso organico che socialmente e politicamente collega il fenomeno della guerra alla vita ed al progresso dei popoli e delle nazioni viene affrontato per la prima volta con una precisa volontà, ana-

⁶⁵ R. MONTECUCCOLI, "Aforismi dell'arte della guerra".

⁶⁶ G. PALMIERI, in "Riflessioni critiche sull'arte della guerra", Napoli, 1761.

⁶⁷ ROBILANT, in "Il militare istruito nella scienza della guerra" Venezia, 1751;

Casimiro Waquier DE LA BARTHE, "Saggio elementare di Tattica pratica", Venezia 1794.

⁶⁸ Luigi BLANCH, in "Della scienza militare considerata nei suoi rapporti con le altre scienze e col sistema sociale", Napoli, 1842.

lizzato nei suoi caratteri, nella sua essenza anche se alla fine il risultato non è all'altezza degli sforzi intrapresi.

Se l'opera del Palmieri rispecchia con la tendenza al metodo delle scienze esatte, il carattere illuministico della cultura del suo tempo, quella del Blanch riflette, con la tendenza allo storicismo e al metodo delle scienze morali, il carattere romantico della cultura a lui contemporanea.

Questi sono i presupposti che il contributo di pensiero di molti degli uomini che hanno fatto dell'arte militare una "scienza" hanno portato al fervore del Risorgimento, "all'Italia s'è desta".

2. L'arte militare dell'esercito sabauda

All'inizio del secolo XVII la trasformazione della tattica è ormai in atto. Dai mastodontici quadrati svizzeri si è passati ai tercios spagnoli, all'ordine lineare.

Ma tale evoluzione comporta la necessità di soldati sempre meglio addestrati a una tattica d'insieme e disciplinati, con un conseguente, inevitabile allungamento dei periodi di ferma sotto le armi e con un numero elevato di istruttori, il vero avviamento agli eserciti moderni.

Quindi buoni soldati, ben pagati, ben tenuti ma sottoposti ad una feroce disciplina con Ufficiali e Sottufficiali regolari: esigenze legate l'una all'altra e che portavano di conseguenza alla più radicale trasformazione dell'organizzazione degli eserciti e della loro tattica.

L'esercito diventa nazionale con un nucleo di professionisti e una vera milizia mobile di riserva: l'addestramento è sempre più curato e la disciplina oltremodo rigida, nel campo della tattica la profondità delle picche scema fino a ridursi a sei righe e aumenta il numero dei moschettieri.

L'artiglieria leggera inizia a divenire una vera arma di accompagnamento della fanteria ed anche la cavalleria è alleggerita e resa più manovriera, fino a raggiungere la propria consacrazione nella battaglia di Breitenfeld presso Lipsia, considerata dal Delbrück la battaglia che nella storia dell'arte militare moderna ha un'importanza non inferiore a quella di Canne per l'arte militare antica.

In questa battaglia non hanno trionfato formazioni di picchieri, ma formazioni agili e sottili composte da una combinazione di tiratori e di cavalleria, appoggiate dall'artiglieria leggera.

Il modo di guerreggiare è decisamente mutato.

Non vi è più una superiorità di un'arma sull'altra ma assistiamo ad una uniformità tra le stesse e una specificità di funzioni anche con quelle più "giovani", del tutto nuova.

Da qui il bisogno di avere armature sempre meno pesanti ed unità più agili e veloci, dove la cavalleria assume una maggiore capacità di impiego

cui è devoluta la prerogativa di divenire la forza annientatrice del nemico.

Del rinnovato sorprendente sviluppo della cavalleria anche la strategia non può non avvantaggiarsene dal momento che sono possibili manovre rapide e, a volte, arditissime.

Questa, in breve, la situazione dell'arte militare nell'Europa occidentale agli inizi del secolo XVII, quando uno tra i più grandi teorici della guerra dell'epoca, Raimondo Montecuccoli, cominciava ad esaminarla: picca e moschetto, fanteria e cavalleria, formazioni massicce o sottili, artiglieria leggera d'accompagnamento, addestramento e lavori campali, eserciti improvvisati e permanenti, forestieri e nazionali, obiettivi strategici sempre più vasti e decisivi ⁶⁹.

Egli non si avvale della esperienza del suo tempo, ma della propria esperienza sul campo contro il turco o degli avvenimenti guerreschi che si sono svolti entro la sua cerchia di attività.

Dall'antichità accetta soprattutto nel campo tattico, il principio della formazione su tre linee a scacchiera ed in quello strategico, il modello delle fulminee mosse di Giulio Cesare, mentre fa risalire al Macchiavelli l'analisi fredda e spregiudicata della realtà politica del proprio tempo, nonché il principio astratto del cittadino-soldato e dell'esercito nazionale, temi questi che saranno fatti propri dai Savoia, durante tutto il XVIII secolo.

Al problema di quale arma debba essere prevalente sulle altre, il grande condottiero italiano si esprime con un giudizio di giusto equilibrio, mentre per quel che riguarda la necessità di passare dalla picca al moschetto, malgrado l'evidenza e l'evoluzione tecnica delle armi egli guarda ancora alla picca con un occhio di riconoscenza, all'arma che fino ad allora aveva avuto la prevalente funzione di annientare l'avversario e di difendersi da esso, relegandola ad una funzione prettamente difensiva, soprattutto nei confronti delle cavallerie nemiche e chiamandola "regina delle armi, propriissima per resistere alla cavalleria" ⁷⁰, così come ritiene la lancia "regina delle armi a cavallo".

Per ciò che concerne le grandezza e la pesantezza delle formazioni, il Montecuccoli non disdegna l'alleggerimento delle corazze e delle unità, tanto da considerare la "cavalleria grave, formata soltanto di mezze corazze e suddivisa in squadroni più piccoli".

In caso di bisogno – aggiunge – se ne possono affiancare due, ma non mai porli uno dietro l'altro, chè la profondità deve rimanere di tre righe ⁷¹.

Veniamo all'artiglieria. Nei primi scritti sull'elaborazione delle sue teorie dell'arte militare il Montecuccoli rinuncia al vantaggio dei grandi con-

⁶⁹ Piero PIERI, in "Revue internationale d'Histoire Militaire, Tomo III, Roma 1951 n. 10, pagg. 101.

⁷⁰ R. MONTECUCOLI, "Aforismi dell'arte bellica", prefazione del Gen. Giacomo Carboni, Ed. LE MONNIER, Firenze, 1939, pag. 7.

⁷¹ Vedi nota n. 70, pag. 183.

centramenti di fuoco, di fronte al pericolo di vedere tutti i pezzi catturati in blocco dal nemico avanzante ed insiste affinché venga sparsa lungo tutta la fronte, facendo salve alcune particolari situazioni connesse alla configurazione morfologica del terreno su cui si combatte.

Essa deve aprire per prima il fuoco, ostacolando lo schierarsi a battaglia dell'avversario, il quale sarà ulteriormente disturbato nell'avanzata dal tiro dell'artiglieria leggera.

In seguito all'esperienza acquisita durante le varie battaglie combattute, il condottiero italiano si mostra disposto a concentrare la grossa artiglieria al centro dello schieramento, dove la fanteria può più facilmente proteggerla, con un utilizzo diluito durante la battaglia e non con un impiego massivo delle bocche da fuoco; teorizza quella che oggi viene definita la "difesa in profondità", dove lo sforzo principale non viene condotto all'inizio della battaglia, ma dopo un logorio delle forze nemiche, alla fine della stessa.

Dall'esperienza di Breitenfeld il grande capitano trae due principi fondamentali, cui legherà tutto il suo pensiero tattico: il primo che l'azione non deve mai essere concentrata in un'unica linea, ma in due o tre linee successive, il secondo che i grandi quadrati di picche non vanno mantenuti nella battaglia offensiva.

Inoltre, la manovra offensiva, difensiva o controffensiva deve svilupparsi alle ali.

A tal proposito, nel "Dell'Arte militare" egli scrive: "La cura principale del Capitano è di assicurare i fianchi e noi dobbiamo sapere che in tutte le battaglie del nostro tempo in Germania e in Fiandra, ha vinto sempre chi per primo respinse un'ala di cavalleria; poiché tosto che questa cavalleria fu respinta, la fanteria venne avviluppata perse l'animo, gettò via le armi e si arrese, e di ciò si hanno infiniti esempi" ⁷².

Egli è il primo teorico della battaglia d'ala, che fu ripresa soprattutto dall'esercito sabaudo nel corso del XVIII secolo e si trasformò in una battaglia in ordine obliquo, quale azione frontale contro un'ala accompagnata già dall'inizio da un'azione avvolgente contro l'intero fianco e le spalle dell'esercito nemico.

Da un punto di vista della strategia, il grande Generale afferma nel "Trattato della guerra" che l'arte della guerra "è l'arte di ben combattere per vincere o deffendendosi" ⁷³.

Scopo principale è, dunque, la vittoria sia nella manovra offensiva che in quella difensiva e di fondamentale importanza è il poter "combattere quando si vuole", ossia l'iniziativa delle operazioni o per lo meno l'affrancamento dall'iniziativa avversaria.

⁷² R. MONTECUCCOLI, in "Dell'arte militare".

⁷³ R. MONTECUCCOLI, in "Trattato della guerra".

Teorizza, inoltre, il principio, valido ancora ai nostri giorni, della sorpresa: "incredibile è l'effetto della sorpresa!".

Si deve entrare in campagna al più presto, impedire la riunione delle forze del nemico, sconcertare e stroncare i suoi piani, piombargli addosso obbligandolo alla battaglia nelle peggiori condizioni.

Siamo nel campo della strategia annientatrice, ben attuata nei secoli successivi da Napoleone, dove oltre alla rapidità e decisione occorrono anche grandi obiettivi e lo sfruttamento del successo.

Accanto alla strategia annientatrice il Montecuccoli affianca quella logoratrice, in cui talvolta conviene che il nemico, più forte e numeroso, possa prendere terre e indebolirsi a causa dei diversi presidi che è costretto a porre e mantenere.

Il disegno, ovvero il piano d'operazioni, ha per scopo "offendere l'inimico, difendere se stesso e soccorrere gli altri" ⁷⁴.

Lo scopo principale non è dunque la distruzione delle forze avversarie col conseguente "atterramento", per usare un'espressione del Clausewitz, dello stato avversario, ma una guerra di logorio condotta con il massimo vigore.

Si oscilla tra principi che precorrono l'avvenire e sfiorano la strategia annientatrice propria del XIX secolo e massime che mostrano un pensiero legato alla guerra di logorio e nelle teorie del Montecuccoli vi è una strana mescolanza di antico e di moderno che diventa la base su cui i Savoia imperniano la struttura del loro esercito.

Nella visione delle nuove necessità organiche del Montecuccoli l'esercito sardo troverà il vero punto di forza: le esigenze del problema logistico e delle linee d'operazione sicure, unitamente all'opportunità di poche fortezze ma veramente solide da porsi ai confini dello Stato, in modo da proteggere la radunata dell'esercito e garantirne la base delle operazioni, senza dimenticare il reclutamento di un esercito permanente, sono gli elementi che faranno dell'esercito sabaudo un modello da seguire da parte dei restanti eserciti europei.

Il Montecuccoli, per dirla con il Pieri "è il propugnatore di una grande arte militare, quella di Gustavo Adolfo, ossia di uno dei maggiori geni militari che l'umanità abbia conosciuto e, in senso più lato, di quella del Rinascimento, dominante in due secoli decisivi per la storia d'ogni civile progresso.

E in una grande arte non possono non essere dei motivi eterni, che i veri maestri sanno sempre vivificare; di qui l'importanza storica di tutti gli scritti di Raimondo Montecuccoli e il valore imperituro delle migliori sue pagine" ⁷⁵.

⁷⁴ R. MONTECUCCOLI, in "Aforismi dell'arte bellica", prefazione del Gen. Giacomo Carboni, Ed. LE MONNIER, Firenze, 1939, pag. 78.

⁷⁵ Piero PIERI, in "Revue internationale d'Histoire Militaire, Tomo III, Roma 1951 n. 10, pagg. 115.

Bibliografia

Fonti d'archivio

Archivio di Stato di Torino (AST):

Sez. 1° - Ministri Esteri, Austria, anni 1683-1736;

Sez. 1° - Ministri Esteri, Francia, anni 1683-1702;

Sez. 1° - Ministri Esteri, Impero, anni 1683-1736;

Sez. 1° - Ministri Esteri, Baviera, anni 1683-1684;

Sez. 2° - Imprese militari, Mazzo 1° d'addizione;

Corrispondenza della Real Casa – Epistolario del Principe Eugenio.

Archivio di Stato di Roma (ASR):

Congregazioni particolari;

Soldatesche e Galere – Miscellanea;

Effemeridi Cartari Febei;

Manoscritti.

Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito (AUSSME):

Stati preunitari – Piemonte;

Fondo antico.

Breve cenno delle principali operazioni militari svoltesi nelle Valli Pellice, Chisone, Gernagnasca e Dora Riparia, manoscritto di anonimo in "AUSSME", L 3-8.

Breve e succinto giornale del memorabile assedio di Vercelli (1704), ms in "AUSSME", L 3-8.

- *Ordine di S.A.R. portante regolamenti per la fanteria*, del 16 settembre 1673, in "Duboin, Raccolta...", vol. XXVIII, pag. 1879.
- *Raffronto tra i prezzi delle derrate ad Aosta e a Torino – Tassa del prezzo delle vettovaglie che si vendono nella Valle d'Aosta*, del 1691, ms. in "AUSSME", L3.
- *Rimostranze della città di Vercelli con sue risposte, toccante il quartier d'Inverno del 1695*, manoscritto, in "AST", Imprese Militari, Mazzo 8° d'addizione.
- *Treno di provianda: schema cronologico dei provvedimenti presi*, manoscritto in "AUSSME", L3,8, Lavori svolti.
- *Geschichte des Prinzen Eugens von Savoyen*, 5 voll., Wien, 1770;
- *Campagne del Principe Eugenio di Savoia*, Torino, SMRE, 21 voll., 1889-1892.
- Hohenzollern, Federico II di, re di Prussia, *Histoire de mon temps*, s.i.
- *Eugenio (Francesco) di Savoia*, in "Nuovo Dizionario storico", ovverosia "Storia in compendio", vol. IV, tomo V e VI, Bassano, a spese Remondini, 1796.
- *Histoire du prince Eugène de Savie* Londres, 1739.
- *"Histoire du prince Francois Eugène de Savie"*, Amsterdam, d'Arskke, 1740
- *"Storia di Francesco Eugenio, principe di Savoia"*, Venezia, Pavino, 1737.
- *"Vita di S.A.S. Eugenio di Savoia"*, Venezia, Buonarrigo, s.d.
- AA.VV., *La guerra della Lega di Augusta fino alla battaglia di Orbassano*, Accademia di San Marciano, Torino 1993.
- Amoretti, Guido, *Museo Pietro Micca e dell'assedio di Torino del 1706*, Torino, Piazza, 1989.
- Anquetil, *Histoire de France*, 4 voll., s.i.
- Arneth, Alfred, *Prinz Eugen von Savoyen*, Wien, Samarski, 1858, trad. italiana stampata da Le Monnier a Firenze nel 1872.
- Artanville, d', *"Memoires pour servir à l'Histoire du prince Eugène"* à la Haye, 1710.
- Assum, Clemente, *Eugenio di Savoia*, Torino, Paravia, 1935.
- Assum, Clemente, *L'assedio e la battaglia di Torino (1706)*, Torino, Giani, 1926.
- Barberis, Walter, *Le armi del principe-La tradizione militare sabauda*, Torino, Einaudi, 1988.
- Barine, Arvède, *Madame mère du Régent*, Paris, Hachette, 1909.
- Barone, Enrico, *I grandi capitani dell'età moderna*, Roma, SME – Ufficio Storico 1982.
- Bartet, *Lettres au cardinal de Mazarin*, s.i.

- Braubach, Max, *Prinz Eugen von Savoyen*, Munich, 1933.
- Boulanger, *Le Grand Siecle*, Paris, Hachette, s.d.
- Boeri, Giancarlo, *El ejercito del Ducado de Milàn en 1693*, su "Dragona", anno I, n. 2, 1993.
- Botta, Carlo, *Storia d'Italia continuata da quella del Guicciardini sino al 1789*, 10 voll., Parigi, Baudry, 1832.
- Bovio, Oreste, *"Il principe Eugenio"*, in "Memorie storiche militari", Roma 1978.
- Bovio, Oreste, *Bandiere e araldica militare*, in "Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea", Roma, Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, n. 25, 1993.
- Bovio, Oreste, *Le bandiere dell'esercito*, Roma, SME – Ufficio Storico, 1981.
- Bozzola, Annibale, *Giudizi e previsioni della diplomazia medicea sulla casa di Savoia durante la guerra di successione spagnola*, Torino, Bonis & Rossi, 1914.
- Brignoli, Marziano, *Savoie bonne nouvelle*, Milano, Mursia 1989.
- Bromley, J.S. – Ryan, A.N., *Le flotte*, in «Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno», vol.VI, pagg. 945-978, Milano, Garzanti, 1997.
- Brugnelli Biraghi, G. – Denoyé Pollone, M.B., *La seconda Madama reale Giovanna Battista di Savoia Nemours*, Torino, Gribaudo, 1996.
- Caciagli, Giuseppe, *Lo Stato dei Presidi*, Pontedera, Arnera, 1992.
- Caizzi, Bruno, *Industria e commercio della Repubblica Veneta nel XVIII secolo*, Milano, BCI, 1965.
- Carutti, Domenico *Storia del regno di Vittorio Amedeo II*, Firenze, Le Monnier, 1863.
- Castagnoli, Renato, *Tre secoli di storia dei Granatieri di Sardegna*, Roma, Marisegrege, 1961.
- Cataldi, Enzo, *Storia dei Granatieri di Sardegna*, Roma, Ass.Gran.Sard., 1990.
- Cavalieri, Giorgio, *Le uniformi dell'esercito di Vittorio Amedeo II*, su "Rivista Militare" n.5, 1990.
- Cavalieri, Giorgio, *Le uniformi sabaude*, su "Rivista Militare" n.1, 1989.
- Chandler, David, *Gli eserciti e le flotte: strategia e tattica nelle operazioni terrestri*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo moderno", vol.VI, pagg.886-913, Milano, Garzanti, 1997.
- Churchill, Winston Spencer, *Marlborough*, 2 voll, Torino, UTET, 1963.
- Clark, George, *Dalla Guerra della Lega di Augusta alla Guerra di successione spagnola*, in "Cambridge University Press: Storia del mondo moderno", vol.VI pagg 456-490, Milano, Garzanti 1997.
- Clark, George, *La guerra della lega d'Augusta (1688-97)*, in "Cambridge University Press: Storia del mondo moderno", vol.VI, pagg. 262-304, Milano, Garzanti 1997.
- Coniglio, Giuseppe, *I Viceré spagnoli di Napoli*, Napoli, Fiorentino, 1967.
- Contessa, Carlo, *I Regni di Napoli e di Sicilia nelle aspirazioni italiane di Vittorio Amedeo II di Savoia (1700-1713)*, Torino, Biblioteca della Società Storica Subalpina, 1933.
- Costantini, Claudio, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino, UTET, 1991.
- Da Mosto, Andrea, *Milizie dello Stato Romano, 1600-1797*, in "Memorie Storiche Militari", Roma, Vol. X, 1914
- De Reincourt, *Histoire de Louis XIV*, Paris, Barbin 1695.
- Del Carretto, Carlo Gerolamo, marchese di Bagnasco, *L'assedio di Mommelianno 1690-91*, Roma, ed. Roma, 1936.
- Dellepiane, Riccardo-Giacomone Piana, Paolo, *Le leve corse della Repubblica di Genova dalla pace di Ryswick al trattato di Utrecht (1697-1713)*, in "Studi e documenti di storia ligure", Soc.Ligure di Storia Patria, Genova, 1996.
- De Ligne, *"Vie du Prince Eugene de Savoie ecrites par lui-meme"*, Paris, Michaud, 1810.
- De Retz, cardinale, *Memoires*, Paris, Fellet, s.d.
- De Sevigné, *Lettres de Madame de Sévigné*, s.i.
- Diaz, Furio, *Il granducato di Toscana – I Medici*, Torino, UTET 1987.
- Dickson, P.G.M. – Sperling John, *La finanza di Guerra (1689-1714)* in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol.I, pagg. 340-376, Milano, Garzanti, 1997.
- Duboin, C., *Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti, ecc. emanati negli stati Sardi sino all'8 dicembre 1798*, 23 voll. Torino, 1816-1869.
- Du Mont, *"Storia delle battaglie vinte dal Principe Eugenio"*, Venezia, Pasquali, 1836.
- Durand, Will – Durand, Ariel, *L'età del Re Sole*, Milano, Garzanti, 1964.

- Faldella, Giovanni, *Gesta ed Eroi del Tempo antico*, Torino, Lattes, 1910.
- Ferrari, Guido, *Vita e lampeggiamenti del serenissimo principe Francesco Eugenio di Savoia, supremo comandante degli eserciti Cesarei, e dell'Impero*, Napoli, appresso Domenico Lanciano, 1754.
- Frischauer, Paul, *Il principe Eugenio*, Milano, Bompiani, 1935.
- Fuduli, Franco, *La fanteria italiana*, Roma, Rivista Militare, 1982.
- Giarelli, Francesco, *Storia di Piacenza, dalle origini ai nostri giorni*, Piacenza, Analisi, 1989, rist. anast. dell'ed. 1890.
- Guerrini, Domenico, *I granatieri di Sardegna 1659-1900*, Roma, "a cura del C.do Div. Granatieri" 1962.
- Haffenden, Philip S., *Francia e Inghilterra nel Nordamerica (1689-1715)*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo moderno", vol.VI pagg. 577-611, Milano, Garzanti, 1997.
- Hakbrett, M., *Relation du siege, defense et liberation de la ville et citadelle de Turin, dresse par un officier de la garnison sur les memoires tires du journal du general Daun*, in "Manno, Relazione", pagg.387-475.
- Haussonville, conte d', *la duchesse de Bourgogne et l'alliance savoyarde sous Louis XIV*, Paris, Calmann-Lévy, 1898.
- Howard, Michael, *La guerra e le armi nella storia d'Europa*, Bari, Laterza, 1978.
- Hussey, Roland Dennis-Bromley, J.S., *Pressioni europee sull'impero spagnolo (1688-1715)*, in "Cambridge University Press: Storia del mondo moderno" vol.VI, pagg.409-455, Milano, Garzanti, 1997.
- Ilari, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S., 1991.
- Jori, Ilio, *Eugenio di Savoia*, Torino, UTET, 1941.
- Kurat, A.N., *La ritirata dei Turchi (1689-1730)*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 729-775, Milano, Garzanti, 1997.
- Le Bouyer de St.Gervais, *Memoires et correspondances du marechal de Catinat*, 3 voll., Paris 1819
- Lossky, Andrew, *Le relazioni internazionali*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 181-230, Milano, Garzanti, 1997.
- Macaulay, Thomas Babington, *Storia d'Inghilterra dall'avvenimento al trono di Giacomo II*, 2voll., Torino, Pomba, 1852.
- Maffeo, Camillo, *Il sistema bastionato nei secoli XV- XVIII e gli Ingegneri militari italiani*, su Rivista Storica, n. 4, 1996.
- Magalhaes Godinho, V., *Il Portogallo e il suo impero (1680-1720)*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 612-646, Milano, Garzanti, 1997.
- Manno, Antonio, *Relazione e documenti sull'assedio di Torino nel 1706, raccolti, pubblicati, annotati da Antonio Manno*, estratto da Misc. S.It.,Tomo II, Torino, 1878.
- Massonat, Claudio, *Ricordi storici delle Alpi marittime*, ms in "AUSSME", L 3, 8, Lavori svolti.
- Mathiex, Jean, *Il Mediterraneo*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 647-684, Milano, Garzanti, 1997.
- Menegazzi, Claudio, *Luigi XIV*, Verona, Futuro, 1980.
- Mengin, G., *"Relation du siège de Turin en 1706"*, Paris, Imprimerie Royale, 1832.
- Meuvret, Jean, *La Francia dal 1686 al 1715*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 377-408, Milano, Garzanti, 1997.
- Montù, Cesare Maria, *Storia dell'Artiglieria Italiana*, 2° vol. Roma, 1934.
- Morandi, Carlo, (a cura di) *Relazioni di ambasciatori sabaudi, genovesi e veneti (1693-1713)*, Bologna, Zanichelli, 1935.
- Moscato, Ruggero, *Direttive della politica estera sabauda da Vittorio Amedeo II a Carlo Emanuele III*, Milano, ISPI, 1941.
- Muratorì, Ludovico Antonio, *Annali d'Italia dal principio dell'era volgare sino all'anno 1750*, 13 voll., Napoli, Lombardi, 1869-1870.
- Ogg, David, *L'ascesa della Gran Bretagna*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 305-339, Milano, Garzanti, 1997.
- Ogliaro, A., *L'assedio e la battaglia di Torino*, su "Quadrante", Anno XXII, n. 11-12.
- Oppenheimer, Wolfgang, *Eugenio di Savoia*, Milano, Editoria Nuova, 1981.

- Orioli, Emilio, *L'estilio di Emanuele Filiberto di Savoia-Carignano a Bologna*, Bologna SPE, 1907.
- Paoletti, C. – Boeri, G., *La guerra della Grande Alleanza 1688-1697 e le Campagne in Italia*, su "Rivista Italiana Difesa", n. 7, luglio 1997.
- Paoletti, C. – Boeri, G., *La lega di Augusta e le operazioni in Piemonte*, su "Panoplia", n. 26, 1996.
- Paoletti, C. – Boeri, G., *La battaglia di Staffarda*, su "Panoplia", Anno VIII, n. 24, 1996.
- Paoletti, Ciro, *Gli italiani in armi-Cinque secoli di storia militare nazionale: 1494-2000*, Roma, SME – Ufficio Storico, 2001.
- Paoletti, Ciro, *Logistica e assedi delle guerre del Settecento*, su "Panoplia", nn. 27 – 28, agosto-dicembre 1996.
- Passionei, Domenico, *Orazione funebre per il Ser. Principe Eugenio di Savoia*, Padova, per il Cumino, 1738.
- Pieri, Piero, *L'evoluzione dell'arte militare nei secoli XV, XVI, XVII e la guerra del secolo XVIII*, in "Nuove questioni di storia moderna", Milano, Marzorati, 1966.
- Pieri, Piero (a cura di), *Principe Eugenio di Savoia*, in "La campagna d'Italia del 1706", Roma, edizioni Roma, 1936.
- Price, Jacob, *L'attività economica: le relazioni commerciali (1683-1721)*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 999-1048, Milano, Garzanti, 1997.
- Price, Jacob, *L'attività economica: nota sui prezzi, la popolazione e le attività economiche in Europa negli anni 1688-1715*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 1048-1078, Milano, Garzanti, 1997.
- Puletti, Giorgio, *Genova Cavalleria*, su "Rivista Militare", n. 1, 1986.
- Puletti, Giorgio, *La Cavalleria italiana*, su "Rivista Militare", n. 4, 1981.
- Quazza, Romolo, *La formazione progressiva dello Stato Sabauda*, Torino, SEI, 1942.
- Quincy, *"Histoire militaire du regne de Louis le grand"*, Paris, 1726.
- Renée, Amédée, *Les nièces de Mazarin*, Paris, Firmin Didot, 1856.
- Ricaldone, E. Aldo di, *Annali del Monferrato 951-1708*, Torino, La Cartostampa, 1972.
- Rossi, Alberto, *Storia dei Granatieri di Sardegna, dalle origini a Vittorio Veneto – Brevi cenni*, Roma, Regionale, 1932.
- Saint-Simon L.de R.de, *Il re Sole* (capp. 51-59 dei Mémoires), Milano, Garzanti, 1977.
- Saint-René, Taillandier, *La Princesse des Ursins*, Paris, Hachette, 1926.
- Scuole d'Applicazione d'Arma, *L'Arma di Artiglieria-Cenni storici*, Torino, Fotolitografia delle Scuole d'Applicazione d'Arma, 1965.
- Sella, D. – Capra, C., *Il Ducato di Milano*, Torino, UTET, 1984.
- Spini, Giorgio, *Storia dell'età moderna*, Torino, Einaudi, voll. II e III, 1971.
- Storrs, Christopher, *War, Diplomacy and the rise of Savoy 1690-1720*, New York, Cambridge Un. Press, 2000.
- Stoye, J.W., *gli Asburgo d'Austria*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 685-728, Milano, Garzanti, 1997.
- Stoye, J.W., *I militari e i civili*, in "Cambridge University Press: Storia del Mondo Moderno", vol. VI, pagg. 914-945, Milano, Garzanti, 1997.
- Susane, A., *Histoire de l'artillerie française*, s.i.
- Susane, A., *Histoire de l'infanterie française*, s.i., 5 voll.
- Susane, A., *Histoire de la cavalerie française*, s.i., 3 voll.
- Symcox, Charles, *Vittorio Amedeo II e l'assolutismo sabauda 1675-1730*, Torino, SEI, 1989.
- Tabacco, Giovanni, *Lo Stato sabauda nel Sacro Romano Impero*, Torino, Paravia, 1939.
- Tassoni Estense, Alessandro, *Eugenio di Savoia*, Milano, Garzanti, 1939.
- Topin, Marius, *L'Europe et les Bourbons sous Louis XIV*, Paris, Didier et C.e, 1868.
- Trabucco Carlo, *La Volpe savoiarda e l'assedio di Torino*, Torino, Fogola, 1978.
- Trevelyan, G.M., *La rivoluzione inglese del 1688-89*, Torino, Einaudi, 1940.
- Voltaire, *Le siècle de Louis XIV*, 2voll., Paris, Stoupe, 1792.
- Williams, Henry Noel, *A rose of Savoy*, London, Methuen & co., 1910.
- Wittelsbach, Liselotte von, Principessa Palatina e Duchessa d'Orleans, *Lettres*, s.i.

LA SANITÀ MILITARE NEL GRANDUCATO DI TOSCANA NEL XVIII SECOLO

Il consolidarsi degli eserciti permanenti provocò l'esigenza di ricoverare i soldati malati e feriti, organizzare una rete di servizi e soprattutto trovare i giusti strumenti per il ricovero e – possibilmente – la guarigione dei soldati, in modo da riutilizzarli pienamente nei ranghi. Nel corso del XVII secolo si assistette pertanto alla nascita delle prime strutture sanitarie per i militari, destinate a istituzionalizzare il rapporto fra lo stato e i suoi soldati, tanto i feriti che gli inabili; un esempio di questo processo di formazione ci è fornito dalla storia del celebre *Hôpital des Invalides* parigino¹. Ma mentre per l'esercito di un grande paese come la Francia, la necessità di assicurare le cure ai soldati era perfettamente dialettica alla politica dello stato – che sotto il Re Sole fu belligerante per quasi due anni su tre – le realtà esistenti negli altri paesi apparivano molto varie e di livello qualitativamente alterno fra un luogo e l'altro. Sotto questo aspetto, infatti, la popolazione ospedaliera di un esercito in guerra, presentava una variabile di patologie quasi sempre riconducibili agli esiti di combattimento o ai malanni caratteristici delle truppe impegnate in campagna e pertanto l'assistenza poteva concentrare la sua azione su un numero di casi tutto sommato limitato. Inoltre la necessità di disporre di una estesa rete di servizi sanitari portò alla diffusione degli ospedali da campo, in alcuni casi affidati a privati appaltatori. Ben diverso appariva lo scenario sanitario delle compagini militari degli stati neutrali, nelle quali, fra l'altro, si doveva fare i conti con il progressivo invecchiamento degli uomini sotto le armi, oppure si era costretti a fronteggiare le molteplici insidie derivanti da condizioni ambientali negative. Da questo punto vista ci sembra interessante seguire le fasi di miglioramento – o almeno di potenziamento – delle strutture sanitarie per i militari in uno stato italiano del settecento, come il granducato di Toscana. Proprio in questo stato, fra l'altro, si concretizzò a partire dal 1737, con l'avvento della dinastia lorenese, una drastica trasformazione dell'assistenza sanitaria, con il passaggio degli ospedali sotto il controllo diretto dello stato. Tale impianto rimase pressoché invariato per tutto il secolo e infatti il ricorso ai privati e agli istituti religiosi avvenne solo in forma

¹ Per un approfondimento delle relazioni fra militari, servizio sanitario e società nella Francia del XVIII secolo, vedere F. Olier: *Les hôpitaux sédentaires aux armées durant la Guerre du Sept Ans e Le Service de Santé Militaire au XVIIIème siècle*, Nec Pluribus Impar; 2002-2003.

episodica² e rivolto principalmente al pauperismo.

Nell'Europa del XVIII secolo era meglio non farsi troppe illusioni sulle scienze - o piuttosto sulle arti - mediche e in effetti anche in Toscana le condizioni delle strutture sanitarie e le modalità delle cure mediche destinate ai soldati lasciano a dir poco sbalorditi. Anche se oggi ci appaiono intollerabili le condizioni in cui erano costretti a vivere gli ammalati, si dovrebbe tener presente quanto nel Settecento fosse diverso il concetto di ospedale rispetto ai nostri giorni. Nel XVIII secolo la funzione principale degli istituti di ricovero era ancora quella di isolare gli ammalati dal resto della società e non tanto di somministrare le cure più adatte. In molti casi il ricovero in uno *spedale* era l'anticamera di una probabile dipartita, in quanto la mortalità tendeva sempre ad aumentare per i rischi di contagio, considerato che l'ammalato finiva in un luogo dove si ammassavano senza distinzione i soggetti incurabili e quelli con qualche speranza di guarire. La promiscuità cresceva anche per la tendenza a trasformare le strutture sanitarie - comprese quelle militari - in luoghi di ricovero per persone che non erano ammalate, ma semplicemente perché prive di mezzi di sostentamento³. La ritenzione dalla paga delle spese del vitto e del letto decurtavano il già misero stipendio dei soldati e acuivano negli *spedali* militari il senso di desolata rassegnazione e di miseria.

- La cura dei malati: ospedali e farmacie militari nel granducato.

Nei primi anni del XVIII secolo esistevano ospedali per i militari solo a Firenze Livorno e Portoferraio. Le strutture sanitarie di queste due ultime località, site all'interno delle fortificazioni, erano in funzione da molti anni⁴ e con ogni probabilità potevano far fronte abbastanza agevolmente all'aumento imprevisto dei ricoveri allestendo nuovi spazi all'interno delle fortezze stesse. Al contrario, nella capitale, la carenza di posti letto per i militari si fece sentire più volte. Già verso la metà degli anni Quaranta l'ospedale militare di San Matteo non era più in grado di accogliere i soldati ammalati, a causa delle pessime condizioni dell'edificio e dell'insuffi-

² M. Fubini Leuzzi: *Le istituzioni assistenziali in Toscana in età moderna*, Atti del convegno "La Toscana in età moderna", pag. 230: "Esiste una coincidenza fra concentrazione ospedaliera e origine degli stati regionali che, al di là dei conflitti giurisdizionali, sembra in linea di massima trovare un accordo nei limiti delle proprie competenze. Sarebbe stato impensabile per i nuovi poteri politici, repubblicani o principeschi che fossero, trascurare il settore dell'assistenza, divenuto strumento essenziale per mantenere il controllo sul popolo escluso dall'esercizio dei suoi diritti. È stato notato a proposito che "la beneficenza istituzionalizzata è la forma prevalente e ricercata dell'età moderna".

³ Vedere in C. Corsini: *Materiali per lo studio della famiglia in Toscana nei secoli XVII-XIX. Gli esposti*, Quaderni Storici, XI, 1976, n. 33, pp. 998-1052. L'autore dimostra statisticamente come fra XVII e XIX secolo gli ospedali fiorentini avessero svolto una funzione di appoggio per le famiglie, accogliendo sistematicamente anche un elevato numero di figli legittimi - talvolta ripresi più tardi dai genitori - secondo un andamento più accentuato nei periodi di crisi congiunturali.

⁴ Lo Spedale della fortezza di Portoferraio esisteva già dal 1552 e si trovava dove nel 1814 fu poi ricavata la villa napoleonica dei *Mulini*.

ciente numero di letti; un testimone oculare così dichiarava nel 1744: "...l'ospedale di san Matteo può contenere 90 malati, numero insufficiente per un reggimento (quello delle *Gardes Lorraine*, di stanza a Firenze) che è di 2000 teste, e i malati aumentano di giorno in giorno", inoltre il *Cerusico Maggiore* dell'unità, Franz Keyser, riferiva al Consiglio di Guerra che all'interno dell'ospedale "l'aria è infetta (...) la legna è mancante" ⁵. Anche l'altro ospedale cittadino, quello dei poveri intitolato a San Bonifazio, non godeva di un giudizio migliore da parte dell'ufficiale chirurgo; tuttavia, in mancanza di altre strutture adatte anche questa struttura fu aperta per ricoverare i soldati ammalati, secondando il giudizio dello stesso reggente del granduca, il conte Emmanuel de Richécourt. Quattordici anni dopo le condizioni all'interno dell'ospedale di San Bonifazio erano riassunte eloquentemente in un rapporto del medico militare dottor Bartolomeo Mesnil: "Il 22 settembre" dichiara testualmente: "alla distribuzione dell'Alimenti non ho trovato l'ufficiale (...) Per quello che riguarda la Pulizia, non ho trovato di mancamento altro che il Pavimento, quale in molti luoghi si è abbassato per essere stato corroso dalle urine (sic!) che non avendo sfogo per mezzo di canali, restano ivi ferme. Conosciuto pertanto che simili materie in tal guisa fermentate non poco pregiudizio recavano, ed all'aria, che in codesto luogo è necessario che sia la più perfetta, immediatamente si è convenuto con il sig. Commissario l'approntarvi pronto rimedio col far fare dei condotti atti a trasportare simile materia. Sicché terminata l'opra spero che il tutto andrà a serenità dell'intenzione dell'Imperiale Consiglio di Reggenza" ⁶. Il medico fece molte pressioni sul Consiglio di Reggenza per migliorare le condizioni dei malati: "che sempre in numero maggiore si ammalano, ben conoscendo che quando si arriva all'ospedale, sono in pochi a uscirne guariti e vivi". Pertanto il commissariato di Guerra, di concerto con il medico Mesnil, compilò un regolamento in 18 punti *da Osservarsi Nelli Spedali di S.M.I. in Toscana* le cui parti salienti costituiscono certamente un documento storico di grande interesse e curiosità: 1 - *Ogni giorno il Cerusico maggiore o suo rappresentante farà visita di prima dell'ora delli alimenti, acciò possa fissare la dieta alli ammalati.* 2 - *Ogni soldato avrà una razione di pane del peso di oncie 6 e di buona qualità. Il pane sarà diviso in due parti e pesato dal Sergente alla mattina e similmente per li alimenti alla sera.* 3 - *Il soldato entrante nell'ospedale osserverà la dieta stabilita dal Chirurgo Maggiore.* 4 - *L'ufficiale d'ispezione all'ospedale si troverà alla visita della mattina e così ancora a quella del medico, la quale ogni settimana è obbligato a fare. Egli sarà presente alla distribuzione degli ali-*

⁵ Archivio di Stato di Firenze (in seguito ASFi), *Segreteria di Guerra*, f. 513, fascicolo 1744, b. 45.

⁶ ASFi, *Segreteria di Guerra*, f. 517, b. 322; *Lavori per lo Spedale Miliare di Firenze*, 17 settembre 1758.

menti della mattina, acciò per la sua autorità contenga gli indiscreti nella subordinazione e veda ancora se li soldati saranno serviti e soccorsi convenientemente. 5 – Sarà consegnato a ogni soldato un vaso per contenere sua bevanda, sia tisanna che di altro genere. 6 – Gli ammalati non usciranno dall'ospedale per paura che sortendo vadino a bere o mangiare cose contrarie o ne apportino a loro Compagni. 7 – Il numero degli addetti all'ospedale deve essere congruo al servizio e alla grandezza dello stesso. Esso si compone di Cerusico maggiore, Sergente, Magazziniere, guardie, cuochi, capo infermiere e altro uomo proprio a fare i decotti, assistenti del cerusico. Li cerusici di servizio non possono essere meno di due. 8 – Allorché il numero delli ammalati ascendesse a 10 ci vorranno 2 guardie e proporzionalmente aumenteranno secondo quantità e gravità de' mali sapendosi che a ragione de' mali i Bisogni Crescano. 9 – Le guardie al mattino prenderanno le spezie per profumare le sale, indi apriranno i riscontri alle finestre e accenderanno il fuoco quando occorra. Devono essere muniti di segatura o di rena per spanderla sopra li sputi e per questo mezzo portarli via più facilmente, la quale diligenza essi praticheranno in vari tempi del giorno (...) per mantenere la pulizia. 10 – Le Guardie rifaranno ogni giorno, quando sarà possibile, il letto delli ammalati gravi. I soldati ammalati non impediti saranno tenuti a rifarselo da soli. Sarà cura del Sergente il fare osservare questo punto per levare il puzzo e ripulire intorno con ogni facilità. Questo dovrà farsi dopo la distribuzione della sera per poi spazzar di nuovo e profumare le sale. 11 – Vi sarà per tutta la notte un lume in ciascuna sala. 12 – Tutti gli impiegati allo Spedale saranno genti vigilanti e capaci; i deboli e pigri sono poco propri a tal mestiere, al più si potrebbe impiegargli a far decotti. I Serventi faranno la guardia tutta la notte e obbediranno agli ufficiali e al Cerusico Maggiore. 13 Distribuzione dei medicamenti sorvegliata dai cerusici, al mattino prima della visita e alla sera due ore dopo il pasto. 14 – I cerusici non lasceranno lo Spedale per i loro bisogni e faranno in modo che ne rimanga sempre almeno uno, I medesimi saranno obbligati a dormire nello Spedale per esser pronti ad ogni inconveniente. 15 (...). 16 – Una sala deve essere riservata ai convalescenti, per sfuggire le ricadute. 17 – Sarà indispensabile imbiancar per tempo proprio le sale almeno una volta l'anno; lavare il pavimento e portar via la materia fetida; ciò non può farsi senza un tempo sufficiente per lasciare asciugare le mura e il pavimento. 18 – Il Cappellano farà ogni giorno la sua visita. Ogni soldato malato di febbre dovrà ogni giorno confessarsi dopo il terzo giorno che sarà entrato all'ospedale.

Parallelamente all'entrata in vigore del regolamento si iniziarono anche i lavori di ristrutturazione interna dell'edificio; fra la primavera e l'estate del 1759 erano state spese 2.481 lire nette di tara. Il dottor Mesnil continuò a occuparsi per conto del Commissariato di Guerra delle condizioni degli ospedali militari, nel frattempo aumentati a tre per l'apertura di una

struttura a Grosseto. Quel luogo era afflitto da epidemie di malaria ormai croniche, per cui destinazione al presidio di quella città equivaleva per la metà dei casi a una vera e propria condanna a morte⁷; inoltre tutto il litorale maremmano costituiva in quegli anni un pericolo per la salute dei soldati dislocati in uno dei tanti fortini sulla costa, a causa degli impaludamenti che rendevano l'aria malsana.

Ogni *Spedale* ospitava anche una farmacia, la cui dotazione, per quanto varia, non era certamente in grado di far fronte a tutte le malattie. Ecco in dettaglio l'assortimento dei medicinali preparati nella Spezieria dell'ospedale militare a Livorno nel 1769⁸:

- Nota de' Medicamenti che si dovranno somministrare dalla Spezieria (sic) di Livorno:
- Purganti in forma solida: Diatartari di P.C.; Diafinicon.
- Manna: Diario Sulfurato, Sena in foglie, Reobarbaro.
- Cremor di Tartaro, Scialappa, Salgemma.
- In Forma Liquida: Siroppo di fior di pesco rosato.
- Emetici: tartaro emetico, vetro d'antimonio.
- Siroppi Semplici: di rosolacci, d'edera terrestre.
- Diuretici: polvere di millepiedi, sasso grasso, sal d'assenzio, spirito di vetriolo.
- Cardiaci: acqua di cannella, acqua di menta, olio d'anaci, acqua di cedro.
- Antivenerei: mercurio crudo, mercurio dolce, Salsapariglia, antimonio crudo.
- Astringenti: sal di saturno, tintura di coralli, sangue di drago, conserva di forbe.
- Ipnnotici: laudano oppiato, siroppo di lattuga.
- Febrifugi: china, estratto di genziana, estratto d'assenzio, polvere di camomilla.
- Specifici: limatura d'acciaio, corallina, balsamo di zolfo.
- Cefalici: castor, ambra bianca, latte vaccino, latte asinino e caprino.
- Medicamenti cutanei: cerotto di cerusa, emugliente, barbaro.

Le farmacie degli ospedali di Livorno e di Firenze provvedevano anche al rifornimento dei medicinali destinati a Grosseto; dotazione curata anche stavolta dal benemerito dottor Bartolomeo Mesnil, risoluto a superare gli ostacoli della burocrazia e quelli frapposti dai vertici militari: "Vi sono delle difficoltà addotte dal comandante della fortezza e Governatore Militare di Livorno, intorno all'esecuzione del nuovo Regolamento che S.M.I. ha ordinato e successivamente approvato dal Consiglio di Reggenza, circa le somministrazioni di medicamenti da farsi

⁷ Vedere a proposito A. Salvestrini in: Pietro Leopoldo, Relazione sul Governo della Toscana; Firenze, 1974, pag. 527: "La città di Grosseto, oltre ad essere di aria pessima, è anche tenuta estremamente sudicia, i fossi e le mura che la circondano sono piene di erbe che infradiciano, le case piene di concii e così le strade, il che produce cattivo odore e degli insetti e nonostante tutti gli ordini nessuno pensa a far pulire e spazzare, il che appartenerebbe alla comunità".

⁸ ASFI, *Segreteria di Finanze*, f. 1126, carteggio: Commissariato di Guerra.

nello Spedale Militare di Grosseto, dalla Sua spezieria di Boboli o dall'altra stabilita in Livorno" Secondo il governatore di Livorno – all'epoca il colonnello conte de Belrupt – era difficoltoso provvedere alla istituzione di una farmacia militare a Grosseto; di contro Mesnil giudicava già come insufficiente non solo il lavoro del chirurgo della guarnigione, ma di tutto il personale sanitario di Livorno. Per ovviare a queste carenze, in una lettera del marzo 1758, Mesnil faceva cenno all'ospedale di Santa Maria della Scala a Siena, dove era attiva un'altra *Spezieria*, che poteva inviare i medicinali a Grosseto *con la spesa di 60 scudi l'anno*. Ma anche a questo modo non si riusciva a colmare il fabbisogno sanitario del capoluogo maremmano e allora si doveva *pagare il restante secondo la tariffa ordinaria*. A perorare il lavoro del medico intervenne infine il governatore militare di Grosseto, il colonnello Jerome O'Kelly – il quale inviò numerosi, accorati, appelli ai superiori: "...a volte (nell'ospedale) vi sono quattro ammalati, ora venti, trenta e fino a sessanta. Da qualche mese è deceduto il Capo Infermiere dello Spedale. Aggiungasi a questi timori la probabilità fisica che in tre anni qualsivoglia Ministro se ne ammalerà in due o qualche mesi. Allora dovrà passare l'Azienda (farmacia) nelle mani di qualche giovine imperito o galant'uomo ad uso di Maremma, e di questi casi se ne vede le frequenti spiacevoli esperienze in questo paese. (...) Mi rimetto alle determinazioni dell'Imperial Consiglio di Reggenza, dispiacendomi che gli inconvenienti inseparabili dall'infelicità di questa aria sembrino ostare a gli vantaggi che risulterebbero in favore di questo presidio un nuovo regolamento per assicurare aj soldati i medicinali più perfetti" ⁹. Un mese dopo la situazione doveva essere un poco migliorata, se prestiamo fede alle parole del Mesnil, il quale finalmente parla di *Giulebbi, Decotti, Acque Stillate e Conserve; vasi di terra, di vetro e di rame, mortaio di marmo, bilancia* e altri accessori, fra le misure finalmente in opera nella farmacia. Il Mesnil scriveva nuovamente a Firenze: "Non è necessario nemmeno che il Capo Infermiere e il Cerusico siano tampoco speciali; li rimedi quali saranno spediti da Livorno saranno tutti composti, come Lattovari, Tinture, Spiriti; Cerotti; Unguenti; Polveri ecc. Non ci vorrà altro che pesarne le dosi e distribuirli. Il chirurgo non dovrà stillare né manipolare. Sarebbe, come dice il sig. Governatore, troppo imbarazzo, e tutti non sono adatti a tal faticoso servizio." ¹⁰ Era pertanto necessario adattarsi alle contingenze, perché a motivo delle difficoltà esistenti: "il regolamento sanitario non può avere effetto in Maremma" ¹¹.

⁹ ASFi, *Segreteria di Guerra* f. 517, b.313; 18 marzo 1758: *Carteggio concernente lo Spedale Militare di Grosseto e miglioramenti in esso proposti da medico delle Truppe*.

¹⁰ Idem, 12 aprile 1758.

¹¹ Idem, 16 aprile 1758, lettera inviata al Consiglio di Reggenza dal Commissario Generale di Guerra Lionardo del Riccio.

- *Invalidi e Veterani*: altre infermità e nuove strutture di ricovero.

Assieme ai soldati ammalati o inabili per varie cause, ma comunque ancora giovani, c'erano poi quelli infermi e troppo anziani per prestare servizio. Si direbbe che nel Settecento - e questo non solo in Toscana ¹² - la tendenza a mantenere in attività le reclute ben oltre il limite ragionevole di età fosse assai diffusa. Molto spesso questi anziani soldati, ancora in uniforme nonostante le tante primavere, erano quasi sempre privi di mezzi di sostentamento alternativi, con una famiglia sulle spalle, ma senza mestiere; da ciò la tendenza a rimanere in servizio il più a lungo possibile. Il destino di questi uomini, quando anche non era più possibile destinarli alle compagnie degli *Invalidi e Veterani* per la sorveglianza di piccole piazze strategicamente non rilevanti, prendeva la forma del lugubre *Luogo Pio de' Ceppi* di Prato, in pratica un vero e proprio ospizio per i soldati più poveri. Dal punto di vista militare questo istituto assolveva a funzioni meramente assistenziali e pur esistendo una gerarchia interna con tanto di capitano, subalterni e sottufficiali, non aveva altro scopo che assicurare un tetto ai soldati ormai troppo vecchi e malandati per qualsiasi attività di servizio ordinario. Periodicamente i comandanti delle unità di invalidi, o i commissari durante le ispezioni e le riviste, annotavano gli uomini che, per l'età avanzata, apparivano *allentati* o in condizioni non più idonee per i compiti richiesti. Fu dopo il 1738 che, in pratica, si cercò di limitare la presenza di uomini troppo anziani nei reparti di truppe regolari. È tuttavia molto interessante guardare dentro gli archivi di questo *Luogo Pio*, in quanto sui registri si trascrivevano l'età dei soldati, lo stato civile e, naturalmente, le malattie che li affliggevano ¹³. Nel 1745, nella guarnigione di Livorno, risultarono non più abili 21 soldati; il più giovane era Gaetano Leproni di Firenze, 52 anni, dichiarato dai commissari non più in grado di svolgere i pur modesti compiti militari assegnati agli invalidi perché *molto allentato*; i più anziani erano Fabio Tombesi di Pesaro e Giovanni Angioli, corso, entrambi di 80 anni, dichiarati *decrepiti*, con rispettivamente 36 e 40 anni di servizio alle spalle. Nessuno di questi soldati aveva meno di 30 anni spesi sotto le armi, mentre alcuni potevano dimostrare di aver trascorso addirittura 50 anni al servizio del granduca. Questo era il caso del soldato Antonio Biondi di Firenze, arruolatosi ventiquattrenne nel lontano 1695 e anche lui considerato ormai *decrepito*. Fra le patologie riscontrate in questi uomini le più ricorrenti erano *vista corta*,

¹² Vedere in S. Perini: *La difesa della terraferma veneta nel Settecento*, Venezia, 1998; pagg. 187-194.

¹³ ASFi: *Segreteria di Guerra*, f. 513, b. 52: lettera del capo commissario di guerra del Riccio, 12 giugno 1745, dove fra l'altro si legge: "dovendo io altresì render inteso al Consiglio di Guerra esservi altro numero non piccolo di invalidi che per esser carichi di Famiglia pare non convenga rimuoverli dalle loro case per farli passare a Prato anch'essi, ai quali se il luogo pio dei Ceppi volesse accordare loro il sussidio caritativo con lasciarli alle loro case, che risentirebbe un vantaggio molto notevole per il servizio e per i soldati, che ricevessero ancora un pasto al giorno, come a tutti gli altri".

piaghe alle gambe, gotta e sordità. Nello stesso anno a Portoferraio furono pensionati 2 soldati: Pietro Guiducci di anni 59 di cui 40 trascorsi in servizio, *storpiato*, e Giuseppe Belli di Galliano, 60 anni di cui la metà passata sotto le armi, giudicato dai suoi superiori *pazzo alle volte*. A Pisa furono dichiarati non più abili a servire 15 uomini; uno di essi aveva ottanta anni: Lorenzo Venturi, fiorentino, come molti altri registrato alla voce *decrepito*. Al presidio di Volterra spettava il primato del soldato più anziano, Giuseppe Cimpinelli, nato ad Ajaccio, età dichiarata 96 anni di cui 67 trascorsi come soldato nella fanteria toscana ¹⁴. Afflitto da *vista corta* e ormai - ovviamente - *decrepito*, Cimpinelli finì i suoi giorni come *Invalido* ai Ceppi di Prato ¹⁵. Un repentino aumento del numero di invalidi e altri infermi, anch'essi avviati in massima parte ai *Ceppi* di Prato, si registrò negli anni fra il 1758 al 1763, quando il granducato di Toscana inviò all'armata austriaca un reggimento di fanteria per la guerra contro i Prussiani. Le campagne in Boemia e in Slesia provocarono numerose perdite al contingente; ogni anno fra 100 e 120 soldati invalidi rientrarono in Toscana con i segni delle ferite e delle sofferenze patite in campagna. L'arrivo di questi contingenti di ammalati, stavolta con menomazioni riconducibili a esiti bellici, rappresentò per il sistema sanitario dell'esercito un problema di non poco conto. Il più delle volte i soldati feriti - di cui la maggior parte *stroppiati* da ferite di guerra - non erano recuperabili ai fini dei compiti militari e quindi destinati a gravare sul sistema assistenziale del granducato. Il carattere episodico del coinvolgimento in atti di guerra dell'esercito Toscano non produsse progressi significativi riguardo la cura e l'assistenza dei feriti, anche in considerazione del fatto che la maggior parte dei soldati invalidi aveva già ricevuto la prima assistenza sanitaria in Boemia e in Austria.

- La sanità per i militari negli anni delle riforme Leopoldine.

Negli anni successivi alla guerra dei Sette Anni, parallelamente alla diminuzione numerica dell'esercito, la situazione ospedaliera conobbe momenti di minore emergenza, ma in sostanza le condizioni sanitarie per i militari del granducato rimanevano insoddisfacenti e tali restarono a lungo, nonostante gli investimenti che il governo effettuò a partire dagli anni Settanta, intrapresi su iniziativa diretta del sovrano. A Livorno il granduca Pietro Leopoldo fece realizzare nella Fortezza Nuova altri locali da adibire a ricovero per gli ammalati e migliorare così le condizioni igieniche.

¹⁴ Forse l'ultimo sopravvissuto di quei corsi assoldati al tempo del granduca Cosimo III e probabilmente uno degli ultimi veterani ancora in vita del *battaglione* toscano che combatté coi veneziani in Morea fra il 1684 e il 1687.

¹⁵ Spettava sicuramente ai corsi il primato della longevità, in quanto nella successiva ispezione condotta dal Commissariato di Guerra nel presidio di Volterra venne trovato un soldato di 92 anni, Giuseppe Artusi, di Bastia, sotto le armi da ben 46 anni.

che e sanitarie della guarnigione, separando finalmente gli spazi che ospitavano gli alloggi dei soldati dalle sale per i ricoverati. Il *Regio Spedale Militare* di Livorno divenne in breve tempo il maggiore centro sanitario del granducato, soprattutto per il numero di ricoverati ospitati, comprendente ancora non solo i militari in servizio attivo, ma anche gli invalidi e spesso i loro familiari ¹⁶. È significativo confrontare la tabella dei ricoveri dei primi sei mesi del 1776 con la forza regolata dell'esercito granducale, che proprio in quell'anno era stato ridotto a 3.872 uomini in tutto.

Mesi:	Malati, teste N°	Inservienti, teste N°
Genaro 1776	1219	15
Febraro	1062	16
Marzo	1336	16
Aprile	1495	16
Maggio	1860	16
Giugno	1782	16

Tuttavia, nonostante le cure dedicate, i benefici rimasero decisamente alterni, tanto che nella primavera del 1776 fu necessario istituire un processo per stabilire la fondatezza delle lamentele avanzate dai soldati ricoverati a Livorno. Negli atti del processo - oltre cento pagine di interrogatori e relazioni degli ispettori - venne alla luce uno scenario a dir poco preoccupante: furti; speculazioni sui medicinali; *praticanti* - ossia apprendisti - tenuti all'oscuro dei rimedi dagli stessi medici per timore di perdere il posto; fino a casi di abusi sessuali ai danni degli ammalati. Agli atti del processo fu allegato anche il testo di un sonetto circolante all'interno dello Spedale in quei mesi, in cui con una soavità tutta settecentesca si passavano in rassegna i guai e gli abusi sopportati dai ricoverati ¹⁷. Negli anni seguenti furono operati alcuni cambiamenti nella struttura del servizio di sanità: nuovi principi gestionali e di cura delle malattie introdotti con successo da alcuni medici toscani proprio in quegli anni; l'accentramento della gestione ospedaliera nelle mani di uomini di scienza sotto il diretto controllo del principe; il potenziamento della pratica didattica con l'istituzione di nuove cattedre; la redazione scritta delle norme che reggevano la vita delle strutture ospedaliere civili, come il *Regolamento dei*

¹⁶ ASFi, *Segreteria di Guerra*, f.54: Nota del Sale conteggiato dal Sotto Tenente Ciacchi, ispettore nello Spedale Militare di Livorno.

¹⁷ ASFi, *Segreteria di Guerra*, f.54: n° 20 Ristretto del Processo contro gli Abusi al regio Spedale Militare di Livorno, 1776; vedere l'allegato alla fine del testo.

Regi spedali di S. Maria Nuova e Bonifazio di Firenze, dovute a Marco Covoni Girolami e Vincenzo Chiarugi¹⁸; l'introduzione di sistemi di cura sperimentati con successo in Francia e in Inghilterra; pertanto tutti elementi indubbiamente positivi la cui introduzione nella sanità militare non poteva che portare benefici, se non a breve almeno a lunga scadenza.

Rispetto ai periodi precedenti, verso gli anni Ottanta si fece più attenzione alla prevenzione, specie nei soldati adibiti al servizio sul litorale e negli altri luoghi affetti da *aria malsana*. La malattia più comune fra i soldati era la cosiddetta febbre ardente e continua, nominata anche *calendurra*, la quale colpiva senza riguardo alle stagioni dell'anno gli uomini esposti alla cattiva aria e all'infezione delle coste, aggravate dal clima più caldo. La seconda malattia più comune era il flusso del sangue o *mal di Pondi*¹⁹ accompagnato da *febbri cattive*. Altre malattie comuni che da secoli sembravano affliggere i soldati erano anche la febbre tifoide, il colera e le dissenterie e le avitaminosi, come lo scorbutico e il beriberi, che colpiva soprattutto i soldati assegnati ai reparti da sbarco. È interessante riportare alcune testimonianze tratte dai documenti relativi alle cure delle malattie più comuni riscontrate nelle guarnigioni. Ad esempio verso la fine degli anni Settanta a Portoferraio si verificarono molti casi di scorbutico fra i marinai e i soldati che avevano effettuato il consueto periodo di navigazione per la repressione della pirateria barbaresca. Alcuni sintomi di scorbutico si manifestarono già in mare e in un primo momento si cercò di tenere sotto controllo l'emergenza col far bere due volte al giorno acqua con un po' di aceto a quelli che ne erano minacciati e prescrivendo l'astinenza dalle carni salate. Tuttavia una volta a terra cominciarono a manifestarsi numerosi altri casi di scorbutico in forma grave; nell'ospedale si distribuì ai malati minestre d'orzo, misto a succo di limone o di cedro, preservativo che fu per molti efficace. Sempre a proposito dello scorbutico, quando cominciò a manifestarsi coi sintomi più spaventosi: "... i soldati si dolevano da qualche tempo d'aver gonfie ed addolorate le gengive, si incominciò a mostrare delle bolle livide sulle gambe, segno infallibile dei progressi fatti dal morbo, malgrado i preservativi e rimedi da noi somministrati e consistevano questi principalmente in succo di limone e china"²⁰. Altre malattie come le dissenterie e le *febbri lente*, di cui i soldati soffrivano spesso, si

¹⁸ R. Pasta: L'Ospedale e la città, riforme settecentesche a Santa Maria Nuova, *Annali di Storia di Firenze*; pag. 85: "La ridefinizione delle competenze e delle funzioni riflette tanto l'ampliamento dei compiti dello Stato, quanto il fitto dialogo dei medici coinvolti con il rinnovamento della professione medica"

¹⁹ Dissenteria e diarrea con presenza di melema (NdA).

²⁰ Nonostante che gli studi sulla malattia fossero stati compiuti da tempo in Inghilterra e che il rimedio consistente nell'assumere verdura e frutta fresca costituisse una prevenzione efficace, la diffusione di questi accorgimenti avrebbe atteso fino ai primi del secolo successivo; tuttavia i medici toscani dimostravano di essere sulla strada giusta.

cercava di curarle con un'alimentazione appropriata, specie evitando che gli ammalati deperissero troppo. Nell'accennare alle febbri malariche, un anonimo medico dell'ospedale militare di Livorno mostrava d'averne individuato la causa nella presenza veicolante degli insetti che infestavano i presidi sul litorale. "Si fanno sentire i funesti effetti del clima e della collocazione paludosa e bassa di molti postamenti sul litorale (...) quasi tutti i soldati cadono infermi e anche gli ufficiali sono oppressi dalla febbre (...) I soldati sono molestati da una gagliarda febbre intermittente che aumenta ora che è già cominciata la stagione delle piogge e le zanzare e le mosche sorgono a nugoli dagli stagni del mare" ²¹. Contro le malattie da raffreddamento, cui i soldati erano esposti durante i turni di sentinella nella stagione invernale, si introdussero metodi di prevenzione semplici ma efficaci, primo fra tutti l'adozione di cappotti di lana e la distribuzione di bevande alcoliche in misura più larga.

Anche la farmacologia a partire dagli anni Settanta fece dei significativi passi avanti, come si può dedurre confrontando la dotazione di medicinali esistente negli ospedali militari dieci anni prima. Assieme ai *Purganti in forma solida* si impiegavano ora anche quelli liquidi come lo *Sciroppo di fiori di pesco*, il *Rosato Solutivo* e il *Composto di Cicoria*. I medicinali erano ripartiti in categorie secondo i loro principi curativi ed è da notare come figurassero già raggruppati e classificati secondo una nozione abbastanza esatta della loro azione terapeutica: diuretici, cardiaci; antivenerei; astringenti; ipnotici; febbrifughi; cefalici; diaforetici. Pur continuando a impiegare rimedi di dubbia efficacia, come il *Sapone Veneto* e l'acqua di *cardo Benedetto*, nella farmacia figuravano adesso anche medicinali di recente e aggiornata sperimentazione, quali le tinture di assenzio e di china, le pillole aloetiche emollienti e i sali di ammoniaca. Nel 1789 si contavano ormai 181 tipi di medicinali sotto diverse forme, tra i quali gli elettuari, gli oppiati, gli estratti, le pillole, i sali, i mieli, gli sciroppi, le acque, le tinture, gli spiriti, gli oli, i bagni e gli impiastri. Questo l'impiego di alcuni medicinali relativi ai seguenti disturbi:

il mal di mare: con l'acqua della regina d'Ungheria;

il mal d'orecchio: con l'anice;

lo scorbuto: con l'oppiato antiscorbutico e lo spirito di coclearia;

la sifilide: con le pillole mercuriali

le bronchiti e i mal di gola: con i mieli e gli sciroppi

le ferite e i traumi: con i bagni, gli unguenti e gli impiastri. Le piaghe infette erano trattate con l'aloe. Alcuni medicinali erano utilizzati per le loro capacità emetiche come l'ipecacuana, o purganti come la cassia, il rabarbaro; altri per le loro proprietà calmanti e antispasmodiche come il laudano, la triaca, la diascoride e la canfora. Tra i prodotti stimolanti ricor-

²¹ ASFi, *Segreteria di Guerra*, f. 55; Ospedale Militare di Livorno.

diamo i tonici come la china e *l'acqua vulneraria della Svizzera*. La maggior parte dei medicinali era di origine vegetale e proveniva dai numerosi giardini botanici del granducato.

Purtroppo allo stato attuale le ricerche non ci permettono di formare un quadro esaustivo del rapporto esistente in quel periodo negli ospedali militari del granducato fra guarigioni e mortalità. Solo in certi casi – e in modo assai indiretto – si arriva a conoscere quanti soldati rientravano ai reparti dopo la degenza negli ospedali militari; oppure è possibile ricostruire un quadro dei decessi, tramite l'annotazione degli accessori di equipaggiamento e delle uniformi che dagli ospedali venivano inviate al *Magazzino dei morti e dei disertori*, ovvero il deposito dove si riciclavano gli effetti militari appartenuti ai soldati deceduti in ospedale. Sulla base di queste osservazioni si può dire con ragionevole approssimazione che almeno un ricoverato su tre tornava ai reparti; i restanti passavano ai corpi degli Invalidi, oppure ottenevano il congedo o ancora non riuscivano a guarire e ricevevano la sepoltura.

I risultati ottenuti nella cura dei soldati rimasero quindi complessivamente modesti, e anche se ci sforziamo a non usare un metro di giudizio contemporaneo, un tasso di guarigioni pari al 30% risulterebbe di gran lunga inferiore a quello degli ospedali civili nello stesso periodo²². Ciò che invece può essere considerato positivamente risiede nel fatto che i progressi della scienza medica contribuirono comunque a migliorare le aspettative di vita dei soldati e tutto questo avvenne nonostante negli ultimi anni del XVIII secolo l'esercito granducale si fosse ridotto ad assolvere funzioni poco più che formali, con poche eccezioni, che pur apparendo come un elemento inserito nell'ordinamento statale, si trovava svuotato di ogni valore intrinseco e la sua componente più numerosa, cioè quella dei soldati, fosse relegata ai margini della società.

²² Cfr. M. Fubini Leuzzi: *Le istituzioni assistenziali in Toscana in età moderna*, Atti del convegno "La Toscana in età moderna", pagg. 242.

appendice:

*Un Amico che domanda a un Soldato come stiano i malati
nello Spedale Militare di Livorno (1775).*

Amico mi domandi come si stà qua dentro/ Io ti rispondo male, nel resto poi non c'entro;

Ma pur vuò compiacerti, ma cerca aver giudizio/ Non dir niente a nessuno, finirei in precipizio/ Se tutto dir volessi, a te minutamente, / Bisogneria dir male di tanta e tanta Gente;/ Tralascio chi comanda un militar potere/ Com'anco gli Esortanti, che fanno il lor dovere/ Ma i tre maggior Chirurghi son tanti mangiapani; / e son gl'altri minori i Boja de' Cristiani. / Vi son de' Praticanti sì miseri e tapini/ Non hanno studio in testa, né roba, né quattrini/ Vi rubano i Serventi, se a spender gli mandate/ Mai più denari avete se a loro l'imprestare. / Si medica qua dentro con modo mai più visto, / e chi sanato sorte ringrazi Gesù Cristo; / Un ch'ha una Gamba rotta venuto allo Spedale/ Gli davano la purga acciò cadesse il male. / Un altro spasimava per gran dolor di denti/ Gl'han fatto un Lavativo a vista dei presenti. / Le piaghe e le ferite piuttosto si risalda/ Con quattro fila asciutte e un poco d'acqua calda. / Un altro disgraziato, che poco più ci vede/ Gli han fatto tagliar l'unghie dell'uno e l'altro piede. / Sol per la febbre ardente v'è bona medicina/ Un poca d'acqua fresca con dentro poca China. / Per li dolori poi hanno un rimedio degno/ Pitture di Mercurio e un po' d'acqua di Legno. / La dieta si dispensa a tutti facilmente/ Pietà mai non si trova fra questa mala gente; / Vi danno da mangiare con odio e con rancore/ Bisogna per averlo lustrare i Sor Dottori. / Dieci ore son sonate e il pranzo non si vede/ Che il Cuoco non si trovi ognuno già si crede; / Si vede poi venire il Sargente con dispetto, / Con faccia torba dice, ognun vad' al suo letto; / Poi vengon le Minestre che vaglian due quattrini/ E pur danno conforto a tutti noi meschini. / Finito questo poi v'è un'altra bella usanza/ Un'ora e più s'aspetta che venga la pietanza; / Poi quando Cristo vole vien tutta la brigata/ Con pane, vino e carne ch'è fredda e assai gelata. / E acciò che a voi la sete non sia di gran fastidio/ Vi danno sol di sale un piccolo rimedio/ Del vino, ch'a voi danno, acciò non faccia male/ con un solo fiaschetto contentan lo Spedale; / Del pane ch'a voi danno sul pranzo la mattina/ Vi fanno sulla sera un poco di Pappina. / Or v'è a dormir se puoi si lunga la nottata/ Con altro dentro al corpo che pappà mal salata. / Finito questo pasto per tutto quanto il giorno/ Per voi non v'è fornajo che metta il pane in forno. / Se moion qualcheduni, veder come son pronti/ Su i cenci di quei Miseri, e ognun a fare i conti; / Chì cambia la Camicia, chi cambia le Calzette, / E se ha i calzoni boni un cencio gliene mette. / Dio mio dammi la grazia sortir di questo loco, / Pria che morir qua dentro, morir vorria nel foco. / Quest'è sol quanto dirti io posso o Camerata/ Di ciò qui dentro passa ben quasi ogni giornata, / Amico io ti ho risposto, la cosa tien segreta/ Che se la sa Brodobono mi metterà a dieta.

Capitolo 1

Storia dei trasporti militari italiani dalle origini all'Unità d'Italia

La nascita di eserciti stabili nell'Antichità portò con sé il problema di come nutrirli, alloggiarli e fornire loro i materiali di cui abbisognavano per sopravvivere lontani dalle proprie basi. Maggiori erano le dimensioni dell'esercito e la distanza dalla sua sede naturale e maggiori erano i problemi d'approvvigionamento da risolvere. Gli eserciti mediorientali e quello egiziano ebbero un sistema relativamente poco complicato. Di solito occorreva trasportare acqua, viveri e tende, qualche attrezzo pesante e là ci si fermava. Cammelli e muli venivano caricati e si snodavano in lunghe teorie al seguito dell'esercito, costituendo la preda più ambita per il nemico. Le carovane seguivano l'esercito dovunque andasse e il loro problema principale consisteva nel trovare acqua e cibo per i quadrupedi. I soldati erano abituati a vivere con poco e portavano abbastanza facilmente con sé tutto il proprio equipaggiamento, inclusi i viveri. Non esistevano ferri da mettere ai cavalli, né munizioni da produrre o ripianare. I carriaggi erano pochi e tutto sommato abbastanza semplici da riparare. Si dividevano in carri da guerra e carri da trasporto; e ai loro guasti di solito poteva provvedere un esperto falegname dotato d'una buona scorta di legno e attrezzi. La comparsa del bronzo e poi del ferro complicò un po' le cose, rendendo utile, se non necessaria, la presenza di esperti fabbri coi loro attrezzi – mantici, soffiotti e quant'altro – mentre in precedenza per rimettere a posto le armi di rame bastava scaldarne le lame a un buon fuoco e batterle un po'.

Il servizio di sanità si limitava a qualche medico ed era privo degli imponenti apparati di ricovero e cura nati nella seconda metà del XIX secolo.

Uno dei più grandi eserciti dell'Antichità, quello persiano, si muoveva con una certa rapidità nonostante le sue imponenti dimensioni e si sosteneva non solo con le requisizioni e i saccheggi, ma anche e soprattutto coi rifornimenti dalle proprie basi. Ogni circoscrizione territoriale dell'impero doveva fornire una certa quota di rifornimenti, che venivano inoltrati all'esercito grazie all'organizzatissima rete stradale e postale di cui i Persiani disponevano. Ricevuti i rifornimenti e caricatili su animali e carriaggi, i Persiani li collocavano coi bagagli al centro della colonna e avanzavano, staccando dei reparti di cavalleria in sicurezza in avanti e sui fianchi.

Gli eserciti ellenici non differirono molto da quelli egiziani e dell'Asia Minore, se non per il fatto che, dati i teatri operativi, per lo più coloniali,

quindi oltremare, sfruttarono molto i trasporti navali e si curarono poco di quelli terrestri, del resto resi difficili dall'aspra orografia dell'Attica e del Peloponneso. I loro carriaggi erano limitati, sia perché le città greche non producevano viveri sufficienti a sostenere le rispettive truppe, sia perché l'entità degli eserciti era così ridotta da renderne possibile il sostentamento con le risorse del territorio attraversato. Del resto il grosso dei combattimenti sostenuti dagli antichi Greci era di breve durata e coinvolgeva un numero di militi piuttosto basso; né le guerre del Peloponneso portarono grossi cambiamenti.

Le prime spedizioni di truppe elleniche a lunga distanza e per via di terra furono in pratica quelle di Alessandro Magno, che furono ottimamente organizzate dal punto di vista logistico. Ma il primo esercito dotato di un'organizzazione superiore a molte delle successive e paragonabile a quella degli eserciti moderni fu l'esercito romano.

La sua evoluzione ordinamentale può essere articolata in quattro periodi: quello regio, quello repubblicano, quello tardorepubblicano, o di Mario, Silla e Cesare e, infine, quello imperiale.

Il periodo regio vide una limitazione dell'uso dello strumento militare dovuta sia alla preponderanza etrusca, contro la quale, anche volendo, nessuno in Italia allora avrebbe potuto fare nulla, sia al pieno inserimento della stessa Roma nel sistema politico dell'Etruria meridionale.

La fine del periodo dei re segnò anche l'inizio dell'affrancamento di Roma dagli Etruschi e l'affinamento dell'impiego delle legioni.

Queste continuarono a dipendere dalle rispettive tribù, dalle quali ricevevano armi e vettovaglie. Man mano che i teatri operativi si allontanavano dall'Urbe e dal Lazio, il problema del trasporto si faceva sentire e aumentavano le dimensioni e il numero dei convogli.

Le guerre puniche, specie la seconda, costrinsero l'esercito romano a compiere un notevole salto di qualità. Il ritmo serrato imposto da Annibale alle operazioni, le alte perdite subite in uomini, cavalli e materiali al Ticino, alla Trebbia, al Trasimeno e a Canne e la necessità di mantenere un esercito impegnato in una lunga guerra di contenimento e logoramento sotto "il temporeggiatore" Quinto Fabio Massimo, costrinsero a rivedere l'organizzazione delle Legioni. Le dotazioni di corpo furono ridotte al minimo necessario – la macina del grano, le tende, il bottino di guerra e qualche attrezzo particolarmente pesante – mentre i soldati dovevano trasportare i propri bagagli, le armi e viveri per tre giornate.

Si studiò pure un maggiore e più oculato sfruttamento delle risorse territoriali, al cui reperimento, conservazione e distribuzione fu preposto un apposito funzionario – il quaestor – il questore, cioè il "cercatore", che riassumeva in sé le caratteristiche dei capi dell'intendenza del futuro.

L'organizzazione divenne capillare e razionale al massimo grado. Dal centro politico, cioè Roma, si diramò una rete stradale, via via sempre più

estesa e perfezionata, su cui viaggiavano carri di ogni genere, ognuno specificamente studiato per un certo tipo di trasporto. Al termine delle strade si trovavano gli accampamenti, che poi erano delle vere e proprie fortificazioni campali dotate di fossati, palizzate, spalti e torri d'avvistamento. Man mano che il fronte e il confine si allontanavano, le strade li seguivano allungandosi, mentre gli accampamenti, ormai non più di frontiera, si tramutavano in tappe, poi in presidi fissi e infine in città dalla tipica struttura castrense a scacchiera, che ancora contraddistingue in Italia e in Europa molti dei centri urbani più antichi.

Per quanto concerneva le Legioni, da Mario in poi, cioè dal I secolo avanti Cristo in poi, furono divise in Coorti, ognuna delle quali, di forza più o meno corrispondente a un battaglione dell'età moderna e contemporanea, si vide assegnare un medico e reparti specializzati del Genio e di Sussistenza.

Le città invece ospitarono l'equivalente di ciò che sarebbe poi stato chiamato arsenale, con delle specializzazioni locali, spesso dovute allo sfruttamento delle risorse e conoscenze tecniche preesistenti alla conquista romana. Così nacquero a Pavia gli stabilimenti e i depositi dell'armamento per gli arcieri. Cremona e Verona si specializzarono in scudi, Mantova in corazze e Lucca in spade.

Il periodo imperiale non comportò cambiamenti di questo sistema. Il Limes – il confine – si stabilizzò in Europa, in Asia Minore e in Africa e venne fortificato su una linea continua, qui e là con avamposti anche molto esterni, tutti regolarmente riforniti ma di non tutti dei quali ci sono rimaste notizie¹.

Le spedizioni in grande stile al di fuori del Limes furono poche e in pratica terminarono con la conquista della Dacia fatta da Traiano.

La divisione dell'Impero nelle due parti d'Occidente e d'Oriente, la rapida decadenza della parte occidentale davanti all'urto dei Barbari e l'inizio del Medioevo portarono un regresso della Logistica e dell'organizzazione dei trasporti. I Barbari non avevano grandi eserciti e la loro organizzazione militare era inferiore a quella romana del periodo imperiale, che ancora nel V secolo, alla vigilia del crollo aveva dimostrato il proprio valore ai Campi Catalunici.

Il Medioevo, che si fa convenzionalmente cominciare con la deposizione di Romolo Augustolo nel 476 dopo Cristo ma che, di fatto, si è d'accordo nel far iniziare coll'ordine imperiale alle città di dotarsi di mura difensive, vide una sostanziale scomparsa della logistica per circa cinque secoli. Gli eserciti del periodo – per quanto riguarda l'Italia quelli Bizantini, Franchi, Arabi e Longobardi – non introdussero innovazioni rispetto all'età romana. Né lo fece il Sacro Romano Impero, dal momento

¹ Ad esempio i Romani stabilirono delle guarnigioni in Africa centrale fino al Niger, ma lo si scoprì solo alla fine degli Anni '50 del XX Secolo.

che si basò su un'organizzazione militare strettamente territoriale. Come è noto i suoi confini erano guardati dalle marche, poi Marchesati, mentre l'interno era diviso in contee. I feudatari preposti alle une ed alle altre – marchesi o conti che fossero – avevano sotto di loro un certo numero di vassalli, ai quali sottostavano dei valvassori, sotto cui si trovavano i valvassini, gerarchicamente preposti ognuno a un certo numero di militi. Ogni milite – il gradino più basso della scala gerarchica feudale – doveva essere nutrito, alloggiato, vestito ed equipaggiato a spese del territorio che doveva difendere. In caso di guerra i valvassini radunavano i rispettivi militi e si presentavano ai valvassori, i quali a loro volta raggiungevano i vassalli a cui erano sottoposti. I vassalli guidavano gli uomini così radunati ai feudatari e questi ultimi si presentavano con tutta la forza al sovrano.

L'Arma base era a quel tempo la cavalleria e si articolava in piccole unità chiamate Lance, ognuna delle quali comprendeva un capolancia, o caporale, un cavaliere e un ragazzo, rispettivamente montati su tre diversi cavalli: un destriero, un corsiero, e un ronzino. Lancia Spezzata era invece definito il singolo cavaliere seguito dallo scudiero.

La fanteria reclutava e serviva per Bandiere, comprendenti due caporali, due ragazzi, dieci balestrieri, da quando apparvero le balestre, nove palvesai, equipaggiati coi grandi scudi medioevali detti palvesi, e una "paga morta", che era di solito il servitore del capitano comandante.

Il progressivo sfaldamento del Sacro Romano Impero e la crescita dello Stato ecclesiastico allentarono i legami gerarchici fra i feudatari, le città e il sovrano. Nacquero le milizie cittadine, che però erano relativamente poche e spesso non eccessivamente addestrate. Potevano sì e no resistere ad un assedio, potevano anche affrontarsi in campo aperto, ma certo non erano in grado di effettuare operazioni a vasto raggio e di lunga durata.

La prima grande spedizione di truppe occidentali dopo il Mille fu senza dubbio quella normanna del 1066 in Inghilterra, seguita trent'anni dopo dall'ancor più impegnativa Prima Crociata. D'allora in poi, specie a causa delle lunghe distanze da coprire per rifornire le truppe in Terrasanta, la logistica cominciò a rivivere e i problemi di trasporto a farsi sempre maggiori.

Dall'inizio del Dodicesimo Secolo fino al principio del Quattordicesimo, la migliore organizzazione militare in assoluto fu quella dei Cavalieri Templari. In Occidente l'Ordine non era altro che un immenso apparato logistico destinato a reperire i fondi e le reclute per sostenere la lotta contro gli Infedeli a difesa del Santo Sepolcro e del Regno Latino di Gerusalemme. Le reclute addestrate, il denaro, le armi e quanto serviva, cioè – per dirla in termini moderni – rimpiazzi, rimonte e ripianamenti, venivano radunati in Europa, instradati ai porti facendo tappa nelle mansioni templari opportunamente distribuite lungo le strade principali, imbarcati sulle navi dell'Ordine e portati a destinazione nel minor tempo e con la minore spesa possibile.

Dopo la soppressione dell'Ordine, avvenuta nel 1312 su istigazione del Re di Francia, la maggior parte dei beni dei Templari, l'onere principale della lotta contro gli Infedeli e la palma di migliori organizzatori passò ai cavalieri di San Giovanni di Gerusalemme, poi conosciuti come cavalieri di Malta; ma le milizie europee non parteciparono all'esperienza dei cavalieri templari e gioanniti. Avevano infatti degli obiettivi strategici a breve distanza, che ponevano problemi logistici tutto sommato di poca entità rispetto a quelli degli Ordini cavallereschi, destinati a combattere in Palestina avendo le proprie fonti di sostentamento nell'Europa occidentale.

Lentamente il Medioevo si evolse in Umanesimo e poi in Rinascimento; e lentamente il modo di fare la guerra cambiò aspetto. La cavalleria perse progressivamente d'efficacia a vantaggio della fanteria. A Crécy e a Agincourt la cavalleria francese non fu capace di vincere contro gli arcieri trincerati dietro fortificazioni campali. La comparsa delle armi da fuoco sotto forma di scoppietti e la loro progressiva diffusione fecero sì che sul campo di battaglia rinascimentale la proporzione d'impiego tra cavalleria e fanteria portasse la prima al dieci per cento della seconda. Variava invece il numero dei cannoni e, nonostante le varie teorie, non sembra esserci stata una regola generalmente seguita per il loro impiego e la loro ripartizione in combattimento, o a seconda dei vari tipi di combattimento: ossidionale offensivo, ossidionale difensivo, campale. Del resto l'enorme varietà di calibri e la lentezza dei tempi di spostamento, messa in batteria, caricamento e sparo rendeva l'artiglieria ancora poco versatile, benché la sua potenza fosse già riconosciuta come una componente fondamentale del successo militare. L'evoluzione dell'artiglieria è forse una delle componenti di maggiore interesse nell'evoluzione tattica del Secolo XVI. Il Cinquecento si apre infatti con un uso ancora rudimentale dell'Arma, evolve rapidamente dopo la battaglia di Ravenna, in cui l'apporto determinante è quello dato dai cannoni da campagna, usati come tali per la prima volta, e termina con un impiego sempre crescente dei pezzi di vario genere, tanto in mare quanto in terra. A sua volta l'evoluzione tecnica e tattica dell'Arma coi suoi letali effetti determina quella delle altre due. La fanteria impara a sue spese – e lo si vede a Pavia – quanto poco le servano le picche davanti ai cannoni. La cavalleria comprende di non poter ignorare l'artiglieria e di doverla considerare una nemica pericolosa almeno quanto la fanteria.

Per quanto riguarda lo svolgimento generale dei conflitti, contrariamente a quanto si pensa comunemente la strategia era ben conosciuta dai capitani del Rinascimento. L'andamento delle guerre di quel secolo dimostra a sufficienza come ogni scelta venisse non solo ponderata attentamente in base agli obiettivi fissati al principio della campagna, ma considerata anche in relazione a quanto era noto dell'andamento politico militare della guerra. Compatibilmente con la lentezza dei corrieri, le decisio-

ni prese erano raramente sbagliate e, il più delle volte, la campagna o la guerra venivano perse non per incapacità dei comandanti, ma per maggior potenza o miglior addestramento dell'avversario. Del resto era ovvio che fosse così perché, in un periodo in cui i comandanti erano sempre in prima linea, la selezione naturale faceva sì che tra loro solo i bravi sopravvivessero e potessero far carriera.

I fortunati ed abili comandanti usciti da questa durissima scuola applicavano ogni trucco per vincere, dall'imboscata alla corruzione. Allora come in seguito il modo migliore per battere il nemico consisteva nell'assunzione del controllo del suo territorio cioè delle vie di facilitazione – strade, ponti, fiumi, laghi, approdi marittimi e lacustri di buona capacità ricettiva – e dei punti fissi di presidio – castelli, città o torri – destinati a proteggerli.

La loro presa di solito paralizzava l'avversario tagliandogli i rifornimenti, non tanto in viveri, perché di solito l'esercito era abbastanza piccolo – raramente più di 20.000 uomini – da poter sopravvivere per una campagna grazie alle risorse del territorio, né in denaro – perché bastava prendere e saccheggiare una città per tacitare i soldati – quanto in ripianamenti di parti di ricambio – corazze e lame – armi da fuoco, munizioni e, soprattutto, cavalli e complementi.

Per questo motivo una guerra, dal tardo Rinascimento e più o meno fino al periodo svedese della Guerra dei Trent'Anni, cioè fino al 1629, aveva un andamento caratterizzato da una sequela apparentemente infinita di assedi, contornati da scorrerie nelle campagne e molto raramente da grandi battaglie campali. Del resto la battaglia campale era quasi sempre una soluzione definitiva della campagna, se non della guerra. La scarsa abitudine allo scontro di grandi proporzioni e la ridotta mobilità dei combattenti appiedati e delle salmerie, con la conseguente difficoltà di sganciamento determinavano la necessità di vincere o morire. Ragion per cui di solito i due eserciti si affrontavano senza esclusione di colpi finché uno veniva distrutto più o meno completamente dall'altro.

Questo fu uno degli aspetti della cosiddetta "Rivoluzione militare" ² del XVI secolo, che s'imperniò sull'accelerazione del classico duello fra difesa ed offesa – arma e corazzatura – grazie allo sviluppo dell'artiglieria e a quello, conseguente, delle fortezze, sviluppo in cui gli Italiani svolsero il ruolo principale, applicando il loro ingegno alle fortificazioni in modo tale da determinarne la forma per oltre due secoli.

È praticamente impossibile calcolare l'effettivo numero di architetti, geometri e semplici capimastri e muratori italiani sparsi per l'Europa come apostoli della nuova tecnica della fortificazione. Quello che si sa è che i

² Il primo a parlare dell'evoluzione militare – tecnica, tattica ed organica – verificatasi fra il XVI e il XVIII secolo come di una "Rivoluzione militare" fu Geoffrey Parker nel 1955.

primi cambiamenti nelle strutture murarie nacquero in Italia. Ci si era accorti della potenza distruttrice dell'artiglieria; bisognava rimediare, si calcolò, si fecero attente osservazioni e si procedé lentamente alle innovazioni. Le mura si abbassarono e divennero oblique e molto più spesse, in modo da sfuggire al fuoco dei cannoni e offrire al loro tiro una maggior resistenza. Nacque il bastione – la vera novità dell'arte ossidionale dell'epoca moderna – e la struttura delle fortificazioni venne attentamente studiata sia per opporre al nemico il massimo risultato difensivo col minimo sforzo in termini di consistenza del presidio e dei pezzi, sia per consentire un movimento ottimale di uomini e mezzi all'interno della cinta difensiva. La fortezza diventò quindi molto meno rilevata sul piano di campagna e fu circondata da opere esterne, destinate a rompere l'impeto dell'attacco avversario, frazionandolo in una lunga serie di piccoli assedi preliminari, necessari allo svolgimento di quello vero e proprio. In più fu dotata di bastioni – ecco la novità – e assunse una forma pentagonale stellata, perché la si riconosceva per quella ottimale.

Lo schema classico della fortificazione rinascimentale venne fissato nella seconda metà del secolo XVI dall'urbinate Francesco Paciotti – forse il miglior architetto militare del suo tempo – con la realizzazione della cittadella di Torino fra il 1564 ed il 1568, poi rapidamente lo schema italiano si diffuse in tutta Europa; e nuove fortezze, di stile italiano perché più moderne e imprendibili, sorsero dovunque.

Questo implicò la necessità di avere armi da fuoco più efficaci e in maggior numero che in passato per prenderle. L'accresciuto numero di armi da fuoco a sua volta comportò la necessità di avere più materiali d'artiglieria – munizioni, polveri e parti di ricambio – e più uomini per servire i pezzi e per proteggerli; e l'ovvia conseguenza fu un aumento dei carriaggi per trasportare tutti i materiali e i viveri necessari ai nuovi eserciti, e la Logistica riapparve sulla scena per non abbandonarla più.

Capitolo 2

La logistica e i trasporti del XVII e XVIII secolo

Ai primi del Seicento l'apparato militare medievale era ormai stato sostituito da un'organizzazione abbastanza sofisticata ma ancora rudimentale e, soprattutto, lenta nei movimenti. Furono le truppe svedesi a portare sui campi di battaglia tedeschi della Guerra dei Trent'Anni un nuovo e più rapido modo di combattere e, per forza di cose, si dové cambiare anche il sistema complessivo di rifornimento. Gustavo Adolfo aveva posto una pietra miliare sulla strada dell'arte militare; e ben presto il suo modo di combattere fu imitato, sviluppato e contrastato da altri validissimi condottieri, Italiani e Francesi per la maggior parte.

Il visconte di Turenna, il Gran Condé e Raimondo Montecuccoli furono i maggiori e coi loro successi codificarono il modo di guerreggiare più o meno fino al 1793.

Ora il punto principale da chiarire qui, subito e una volta per tutte, è che fino a Napoleone non è mai esistita la scienza militare come la si intese da Austerlitz in poi. Esisteva invece un modo di fare la guerra, con radici abbastanza comuni a tutti i militari europei, che veniva sviluppato da ogni singolo comandante secondo la propria personalità ed esperienza. Esistevano dei testi di arte militare, ma erano più dei prontuari di come organizzare i movimenti e gli eserciti, che delle raccolte di esempi tattici o di principi strategici e, soprattutto, non si preoccupavano eccessivamente della logistica, almeno non come la si sarebbe intesa dopo la metà del Secolo XIX.

Così restava solo la scuola – pratica – in cui si formavano i giovani volontari, tutti nobili, che era sempre la stessa: le campagne di guerra che opponevano Venezia, l'Impero e la Cristianità alla straripante e minacciosa avanzata turca nell'Europa Orientale.

Sotto la denominazione di "Venturieri" o altre consimili, si arruolavano sotto le bandiere di San Marco e degli Asburgo. Combattevano in Ungheria e nei Balcani contro il medesimo nemico e negli stessi modi, poi tornavano a riprendere servizio negli eserciti dei rispettivi sovrani. Là la comune preparazione ricevuta era completata dalle guerre europee a cui partecipavano, trovando spesso in campo avverso qualche vecchio compagno d'armi delle campagne contro la Sublime Porta di Felicità.

Era durante le guerre che apprendevano rapidamente i sistemi in uso nei rispettivi eserciti: l'impiego della cavalleria e della fanteria, la tecnica d'assedio, d'avanzata e di ritirata, l'importanza dei foraggiamenti e dei magazzini, il riconoscimento delle linee di rifornimento e la necessità di marce brevi: tutte cose che, per l'ambiente differente, dovevano eseguire

in modo un po' diverso rispetto a come avevano visto fare contro i Turchi. Condivano il tutto con una decina di campagne, mezza dozzina di ferite, qualche saccheggio ed erano pronti a guidare un esercito.

Il comandante di un esercito di quel tempo aveva un potere assoluto sulle proprie truppe, ma anche dei limiti ben precisi, costituiti dalle necessità di rifornimento. Per un'armata due sono le cose fondamentali: mangiare e sparare; e per entrambe non ci sono mai abbastanza scorte.

Cominciamo dai viveri. Nel primo Seicento, come nell'Antichità e nel Medioevo, gli eserciti si erano sempre nutriti di quel che trovavano nei territori da loro attraversati e devastati; e questo aveva significato dover spesso soffrire la fame.

Per evitare tale inconveniente, verso la fine del Seicento venne organizzato più o meno in tutti gli eserciti il servizio d'intendenza, a cui spettava non solo il reperimento, la conservazione e la distribuzione delle vetovaglie e dei foraggi, ma anche l'invio di uniformi – che fino alla metà del XVII secolo si usavano molto meno che in seguito – e di munizioni e polvere da sparo, adoperate nel secolo precedente in quantità inversamente proporzionale al numero di picche in servizio nelle armate.

Tutto questo materiale veniva raccolto dai vari appaltatori civili, che avevano una capillare rete di piccoli fornitori artigianali, e veniva versato poi nei magazzini. Da là era fatto proseguire, per acqua o per terra, ad altri magazzini più vicini alle truppe in campagna. Queste, a loro volta, potendo sostenersi solo in minima parte colle requisizioni effettuate in zona d'operazioni, dipendevano quasi completamente dalla presenza di depositi e dai collegamenti che avevano con essi.

La massima autonomia – e conseguentemente il più ampio raggio d'azione – che un esercito potesse raggiungere era quello consentito dalla quantità di cibo che i soldati potevano portare con sé. E non era certo consistente, giacché sarebbe stato salutato come geniale il famoso "Sistema delle cinque marce" inventato da Federico il Grande di Prussia, che consentiva alle truppe con nove razioni – tre addosso e sei nei carri al seguito – di avanzare per tre giornate di marcia e di tornare all'accampamento, le cui scorte avrebbero fornito il pasto serale della sesta giornata. Ma si sarebbe stati già alla metà del Settecento.

Era quindi naturale che i generali tendessero a distruggere più le linee di comunicazione e i magazzini che l'armata avversaria, dato che uno scontro campale sarebbe costato, in uomini e armi, molto più dell'azione contro un centro di rifornimento e non avrebbe portato necessariamente a quel ripiegamento che invece il nemico, privo di cibo e munizioni, sarebbe stato costretto a effettuare verso gli altri suoi depositi, più lontani ma ancora intatti. E questo era il motivo per cui molti generali sostenevano la possibilità di vincere una guerra senza combattere troppo o, come diceva il Maresciallo di Sassonia, senza combattere affatto.

Le campagne di guerra erano quindi piuttosto lente e le battaglie relativamente scarse, proprio per la complessità dei problemi logistici.

In compenso erano numerosi gli spostamenti. Si guerreggiava prevalentemente in primavera ed estate. L'autunno portava sempre un rallentamento dell'attività bellica a causa delle prime piogge che, rendendo difficile la viabilità, impedivano i rifornimenti necessari a grandi operazioni e complicavano e ostacolavano il movimento delle truppe. Queste allora abbandonavano il teatro di guerra e si disponevano in prossimità dei magazzini, ritirandosi nei quartieri d'inverno, mentre i comandanti in capo profittavano della pausa per rientrare alle rispettive corti, a riferire sulla campagna appena finita e a preparare quella seguente.

Fino a primavera si riequipaggiava l'esercito, si riempivano i vuoti causati da morti, ferite, catture, malattie e, in larghissima parte, diserzioni e ci si riposava.

Ma, attenzione, solo le operazioni maggiori erano sospese; le minori continuavano il più possibile, sempre che l'orografia lo permettesse. Lo si vide, ad esempio, nell'inverno 1690 – 91 in Piemonte, dove consistenti aliquote delle opposte cavallerie continuarono ad azzuffarsi per tutta la stagione, battendo le strade alla ricerca dei convogli o delle truppe nemiche e cercando d'infliggere il maggior danno possibile.

Una battaglia invernale era un'eccezione ed una sorpresa e, prima della Guerra di Successione d'Austria, se ne videro pochissime. L'eccezionalità dipendeva soprattutto dalla carenza di munizioni che affliggeva l'esercito durante la cattiva stagione, sempre a causa del cattivo stato delle strade, e dalla grande varietà di armi da fuoco, e conseguentemente di calibri e proiettili.

Il problema non interessava tanto la Fanteria quanto l'Artiglieria. La prima era dotata al massimo di due o tre tipi diversi di arma da fuoco individuale. Poiché la tecnica produttiva del tempo non permetteva altro che un'approssimativa uniformità delle canne e, quindi, dei calibri (ad esempio i fucili piemontesi in uso dalla Guerra della Grande Alleanza in poi, avevano un calibro compreso fra i 17,3 ed i 17,5 millimetri, pari ad una pallottola di piombo pesante un'oncia di Piemonte, cioè 30,7 grammi), il soldato al campo pescava nel mucchio, provava se la palla entrava o no dentro la canna e, più o meno, ne trovava sempre abbastanza per equipaggiarsi.

Tutto diverso il caso dei pezzi d'artiglieria. Intanto la loro varietà era maggiore e cambiava da esercito a esercito. Si passava, per esempio, dai 22 tipi ufficialmente in dotazione all'esercito imperiale nel 1713 alla dozzina dei Piemontesi fino ai 7 – 8 dell'esercito francese.

Nel corso del XVII secolo l'evoluzione delle tecniche costruttive degli affusti aveva portato ad un loro progressivo alleggerimento e ad una conseguente diminuzione del numero dei cavalli, o dei buoi, necessaria trainarli. Nonostante ciò, all'inizio del XVIII occorre pur sempre una doz-

zina di cavalli per un pezzo da 33 libbre, ³ 8 per quello da 24, sei per quello da 12 e così via.

Le munizioni, le polveri e le attrezzature venivano trasportate dai convogli del Treno d'Artiglieria in carri a quattro cavalli, con una capacità di carico compresa tra mezza tonnellata e 800 chili.

Facciamo un po' di conti: un pezzo d'artiglieria poteva contenere una carica di lancio di peso variabile fra le 2 e le 18 libbre di polvere da sparo, pari queste ultime a circa 6 chili. La polvere, la cui grana variava a seconda del tipo di bocca da fuoco alla quale era destinata, era contenuta di solito in barili da 100 chili per i pezzi maggiori e da 50 per quelli minori. Se ne deduce che un carro poteva portare da 5 a 8 barili (o da 10 a 16), consentendo circa sedici tiri a un pezzo maggiore o una cinquantina a uno di tipo piccolo. Considerando che una bocca da fuoco di grosso calibro poteva sparare tranquillamente una cinquantina di colpi al giorno, occorrevano tre o quattro carri, cioè da 12 a 16 cavalli e tre o quattro conducenti, per le sole cariche di lancio necessarie all'attività giornaliera di un unico pezzo.

A loro volta le bombe, di vario genere, tra cave e piene, arroventabili e incatenabili, andavano trasportate su altri carri; e di solito non se ne riusciva a stivare più d'una trentina in ognuno. Poi bisognava provvedere alla polvere per gli inneschi, di grana più fine, in recipienti da 25 chili, ed alle attrezzature di uso corrente: scovoli, pale, cucchiaini, miccia, acciarini e via dicendo.

In linea di massima possiamo dunque calcolare a non meno di sei i carri necessari al funzionamento giornaliero e non intensivo di un solo pezzo di grosso calibro. E ci teniamo stretti. Le pariglie andavano alternate, per farle riposare, e nutrite. Il foraggio doveva essere trasportato da altri carri, trainati da altri cavalli, anche loro da alternare e nutrire. Poi c'era da provvedere agli uomini, con vettovaglie, munizioni, attrezzi e parti di ricambio; e bisognava portare indietro i feriti e i malati. E occorreva foraggiare la cavalleria; e i cavalli del parco d'artiglieria tenuti in prossimità dei pezzi.

Insomma, "*mutato nomine de te fabula narratur* – mutato il nome di te narra la storia" ¹, i trasporti affrontavano allora gli stessi problemi che avrebbero avuto in futuro: l'organizzazione del traffico, mettendo in relazione il tasso dei consumi presunti delle truppe da rifornire, la disponibilità dei mezzi, la lunghezza dell'itinerario, la capacità delle strade, l'approntamento e distribuzione delle scorte di carburante – all'epoca forag-

³ Si ricorda che all'epoca, per le citate difficoltà costruttive, il calibro era espresso in "libbre di palla", cioè in base al peso della palla di ferro piena sparata dal pezzo. In tutta Europa la libbra indicava mediamente un peso pari a poco più di 330 grammi, per cui il pezzo da 33 sparava palle pesanti quasi 11 chili.

gio, in futuro combustibile – i tempi di rifornimento dell'apparato di locomozione – in quel caso gli animali da traino – le riparazioni, coi relativi ripianamenti di mezzi (quadrupedi inclusi) e parti di ricambio persi, distrutti o danneggiati, l'usura del personale, da nutrire e far riposare, da curare se malato o ferito, o da sostituire se ucciso o catturato.

Quello suesposto è però il caso più facile: quello del rifornimento a un'armata impegnata in un assedio; dunque non soggetta a spostamenti. Ma nel corso d'una normale campagna di movimento, si impiegava un numero di mezzi e quadrupedi da doppio a decuplo, a seconda della distanza dalle basi di rifornimento.

In queste condizioni non c'è da stupirsi quando si legge, ad esempio, che nell'agosto del 1708 in Fiandra ai circa 80.000 uomini dell'esercito alleato del duca di Marlborough e del principe Eugenio di Savoia servirono 16.000 cavalli da tiro e 3.000 carri munizione per muoversi su Mons.

A questa enorme quantità di veicoli e quadrupedi si aggiungeva il peso morto delle famiglie di ufficiali, sottufficiali e soldati, con servitori, clienti, cantinieri, prostitute, giocolieri e ricettatori.

Studi attendibili, ad esempio quelli sull'esercito imperiale in Italia negli anni dal 1701 al 1706, fanno ascendere i non militari ad un numero pressoché pari a quello dei militari. Quando poi si passa a calcolare anche gli eserciti francese, piemontese e milanese al servizio spagnolo presenti nella Lombardia orientale nel periodo 1701–1703, si arriva a un rapporto cogli abitanti del luogo ondeggiante fra 3 a 1 e 2 a 1.

Tutta questa massa di gente si doveva spostare ogni volta che si muoveva l'esercito. Ne risultava che il reparto in marcia doveva sobbarcarsi di un pesantissimo fardello di bagagli, ai quali si sommavano gli effetti personali di ufficiali e soldati e delle rispettive famiglie, rallentando i movimenti di tutta l'armata.

Era un grave impaccio, specie se si considera che, per i motivi logistici già esposti, la marcia era un atto di fondamentale importanza strategica.

In linea di principio veniva fatta in brevi tappe, sfruttando le ore di luce, e con imponenti misure di sicurezza in testa, ai fianchi e indietro. Unità di cavalleria leggera venivano mandate molto avanti e, insieme a loro, avanzavano gli ufficiali incaricati di organizzare i quartieri e reperire i rifornimenti, o parte di essi, per l'armata in arrivo.

Una volta raggiunto, il luogo designato era ispezionato e, se tutto andava bene, i cavalleggeri si spingevano in avanscoperta per verificare l'assenza di nemici nelle vicinanze. Mentre i commissari requisivano tutto quello su cui riuscivano a mettere le mani, intimavano di consegnare il resto pena il saccheggio e promettevano di pagare, cosa che poi spesso non facevano, specie se erano austriaci.

All'arrivo dell'esercito, di solito poche ore dopo, i soldati si acquartieravano rizzando le tende dove veniva loro indicato. Ogni sera bisognava

dunque rimontare il campo e smontarlo ogni mattina. Nell'intervallo occorreva pensare a procurarsi la cena, il che significava generalmente che, se quanto i commissari avevano trovato non era sufficiente, bisognava spedire in giro distaccamenti di fanteria e cavalleria in cerca di cibo, acqua e foraggio, perdendo un altro bel po' di tempo.

Detraendo dalle 24 ore delle giornate quelle dedicate da tali operazioni ed al riposo, non rimaneva molto per marciare da un posto all'altro. Non c'è quindi da stupirsi quando si scopre che la tappa media fino a Napoleone non eccede la dozzina di chilometri al giorno (tre leghe, o circa sette miglia). Per questo motivo, poiché le truppe marciavano in colonna, ma in genere non inquadrata, su strade di piccola capacità, era tutt'altro che insolito il caso d'un esercito le cui teste di colonna cominciavano a impiantare il campo d'arrivo mentre la retroguardia stava smontando quello di partenza.

C'è invece da strabiliare di fronte a una marcia come quella di Eugenio di Savoia dal Veneto al Piemonte nel 1706, o davanti al trasferimento e ridispiegamento dell'Armata Sarda di Carlo Emanuele III, che nel 1742 impiegò "appena" un mese e mezzo per spostarsi da Rimini alla Savoia e cacciarne gli Spagnoli.⁴

La presenza di tanta gente affamata, spesso poco disciplinata e quasi mai in grado di pagare ciò che prendeva comportava un forte attrito con le popolazioni delle zone attraversate e due diverse reazioni da parte loro. La prima consisteva nell'occultare o consumare tutte le derrate e i foraggi di cui disponevano, aumentando così i tempi necessari al reperimento dei viveri e rallentando ulteriormente i movimenti dell'armata. La seconda nell'assalire di sorpresa i militari isolati e i piccoli distaccamenti, massacrandoli senza pietà.

Ma per un esercito dei secoli XVII e XVIII l'ostacolo in assoluto più difficile da superare erano le città. Se non venivano prese immediatamente, occorreva assediarle; e ciò richiedeva in genere molto tempo, perché si doveva costruire loro intorno un anello di fortificazioni e opere d'assedio, presidiandole con numerosi soldati, cosa questa, molto difficile da ottenersi in un periodo in cui 15.000 uomini formavano già un buon esercito e i 200.000 del Re di Francia erano considerati un quantitativo straordinario, difficile da eguagliare e, soprattutto, costosissimo.

È vero che gli assedi potevano essere pianificati abbastanza bene, ma è altrettanto vero che riuscivano solo a condizione di avere rifornimenti sicuri e continui. Di conseguenza gli assedi procedevano bene in Renania

⁴ Per fornire un termine di paragone moderno, si pensi che i reparti appiedati del Regio Esercito Italiano in Russia nel 1942 potevano coprire giornalmente tappe di 50 o 60 chilometri e che – caso limite – nel 1935 il 1° Granatieri, in esercitazione, coprì a piedi i 110 chilometri della Via Cassia da Viterbo a Roma in meno di ventiquattr'ore.

e in Fiandra, dove le pianure, la fitta rete di canali e l'ampia portata dei fiumi a partire dal Reno stesso, consentivano un regolare e copioso afflusso di rifornimenti. L'andamento delle operazioni peggiorava poi in proporzione all'asperità del terreno: nella Germania centrale non andavano un granché e, più si procedeva verso est, meno sicuro diveniva l'esito dell'assedio. In Italia, poi, a causa delle Alpi, gli assedi fatti dagli eserciti stranieri o finivano immediatamente, o, ed era il caso più diffuso, andavano malissimo.

Gli eserciti, che si affrontavano con notevole ferocia ed enormi difficoltà, dovute in gran parte all'armamento individuale e di reparto, erano allora, e nemmeno tutti, articolati organicamente su tre armi: Fanteria, Cavalleria ed Artiglieria.

Nel 1568 la battaglia di San Quintino aveva distrutto il mito dell'invincibilità della fanteria rispetto alle Armi di cavalleria e d'artiglieria, allora considerate secondarie.

Di conseguenza, per fronteggiare la minacciosa preponderanza della cavalleria, basata sulla velocità e sull'urto, tutti gli eserciti europei adottarono rapidamente e su larga scala sia le armi da fuoco portatili, in modo da danneggiare la cavalleria avversaria prima di esserne agganciati, sia i cannoni, cercando di rendere le une e gli altri sempre più leggeri, maneggevoli e capaci di un elevato ritmo di tiro.

Effettivamente durante il XVII secolo si ottennero considerevoli risultati in termini d'incremento della maneggevolezza, passando dall'archibugio, di peso tale da non poter essere adoperato senza una forcella di sostegno, al moschetto prima ed al fucile a pietra focaia poi.

Il miglioramento tecnico accelerò il tiro delle armi da fuoco ne lasciò approssimativa la precisione, perché il fucile a pietra focaia, adottato da tutti gli eserciti sul finire del XVII secolo, era ad anima liscia e non consentiva né una mira molto accurata né una gittata apprezzabile.

Poiché inoltre le operazioni di caricamento, pur abbreviate rispetto a prima, restavano ancora lunghe, la fanteria accentuò l'abitudine di manovrare in ordine chiuso. Di conseguenza restò basilare ed irrinunciabile l'impiego della cavalleria per sconvolgere e sfondare lo schieramento della fanteria. Infatti – fermo restando quanto anticipato parlando della logistica – l'artiglieria, alla quale sarebbe spettato questo compito nei secoli successivi, all'inizio del diciottesimo aveva ancora dei grossi problemi di gittata. I cannoni venivano impiegati, almeno fino al 1706, contemporaneamente contro tutti gli obiettivi visibili, senza preoccuparsi della concentrazione del fuoco; e la distanza si superava non tanto colla variazione dell'alzo, che ancora non esisteva come strumento, quanto, più semplicemente, aumentando la carica di lancio, col risultato che il pezzo subiva un tormento terribile e si surriscaldava rapidamente. Il Servizio dell'Artiglieria includeva di solito anche quello degli Ingegneri Militari. A loro spettava

fornire la cartografia necessaria per le marce, gli spostamenti e gli schieramenti in battaglia, la direzione dei lavori di viabilità e di fortificazione. Degli assedi gli Ingegneri dovevano dirigere i lavori, pianificare l'attacco dal punto di vista strettamente tecnico, curare la realizzazione delle trincee e delle mine, dirigere il tiro delle batterie.

Come si vede, le competenze che nell'Esercito Italiano del XXI secolo sarebbero state attribuite all'Arma dei Trasporti e Materiali, erano all'epoca raggruppate prevalentemente nel settore amministrativo e, negli Stati Sabaudi, sotto la giurisdizione dell'Ufficio Generale del Soldo, antenato del Corpo di Amministrazione e Commissariato. Alcune rientravano invece fra le competenze dell'Artiglieria. Di conseguenza, pur lasciando a Cesare quel che è di Cesare e agli altri Corpi ed Armi ciò che era e resta loro, parlando di logistica e trasporti occorre fare un attento esame delle mansioni dell'epoca per identificare quelle poi svolte dai Trasporti e Materiali, discernendole con attenzione nel mare magnum dell'Ufficio del Soldo da ciò che era e sarebbe restato competenza e mansione esclusiva della Sussistenza, dell'Amministrazione, del Commissariato, del Genio, dell'Artiglieria e magari dei loro servizi tecnici.

Capitolo 3

Vittorio Amedeo II e le origini dell'organizzazione logistica sabauda nella Guerra della Grande Alleanza: 1690-1696

Lo stato sabauda, riorganizzato dal 1559 in poi dal duca Emanuele Filiberto I, precipitato nel baratro della guerra dei Trent'Anni sotto Carlo Emanuele I, occupato dai Francesi e devastato dagli Spagnoli, cominciò a vedere un barlume di riorganizzazione, seppure come stato-satellite della Francia di Luigi XIV, sotto il duca Carlo Emanuele II, che si impegnò in una sola guerra – contro Genova nel 1672 – e si dedicò all'organizzazione di una forza armata stabile, istituendo nell'ottobre 1664 i primi sei Reggimenti Stabili di Fanteria d'Ordinanza, a cui quattro anni dopo aggiunse due reggimenti di Dragoni.

Carlo Emanuele si occupò anche dell'Artiglieria, che dal 1678 pose agli ordini di un Gran Mastro e ripartì nelle piazzeforti secondo la loro importanza. Creò una specie di embrionale Stato Maggiore, composto da un Furier Maggiore Generale e da un numero variabile di aiutanti di campo generali e di aiutanti del Furier Maggior Generale, ai quali fu affidato l'incarico di svolgere alcuni incarichi specifici in tempo di guerra. Infine rimise a punto l'Amministrazione e cominciò a dare forma alla struttura logistica. La prima traccia di essa è probabilmente nell'editto del 7 settembre 1670 che, al paragrafo 8 recitava: *“il Capitano stabilirà ogni 4 soldati una ciambrea, ⁵ scegliendo il più discreto per accompagnare i viveri.”* ¹¹

Così, lentamente, nei quindici anni fra il 1658 e la fine della guerra di Genova, colmò il divario accumulatosi tra l'esercito sabauda e gli eserciti europei più avanzati.

Questo fu più o meno tutto quello che riuscì a fare; e non fu poco, specie considerando la sua posizione di vassallo della Francia di Luigi XIV, sospettosa di qualunque incremento o miglioramento militare fra i suoi vicini.

L'erede, Vittorio Amedeo, nacque il 14 maggio 1666. Morto il padre nel 1675, poco dopo la fine della guerra contro Genova, formalmente salì al trono, ma per la sua giovanissima età lo Stato restò sotto la reggenza di sua madre, Madama Reale Giovanna Battista di Savoia-Nemours.

Fu uno dei periodi peggiori per il Ducato, perché Giovanna Battista, appartenente ad un ramo cadetto trapiantato in Francia, decisamente francese nell'animo, si tenne strettamente nell'orbita della Francia di Luigi XIV,

⁵ Italianizzazione del francese *chambrée*, che significa “Camerata”.

rendendo lo Stato di suo figlio uno dei satelliti meno importanti e considerati tra quelli che attorniavano il Re Sole. Fu il trionfo della fazione francofila che aveva messo le mani sulle leve del potere – di quel poco potere locale che i Francesi avevano lasciato ai Piemontesi – al tempo della Reggenza della prima Madama Reale; e per contrasto provocò la riscossa sabauda incarnata da Vittorio Amedeo II, che, proprio per evitare a sé e ai suoi successori ciò che aveva dovuto subire in gioventù da parte degli stranieri e dei loro sostenitori, avrebbe dedicato grandi energie alla costruzione di uno Stato, di una classe dirigente e di un'aristocrazia totalmente nuovi e diversi, gettando le basi per l'unificazione dell'Italia sotto lo scettro dei Savoia.

Il percorso fu lungo, specie perché Vittorio Amedeo dové attendere alcuni anni prima di potersi scuotere il giogo della oppressiva reggenza materna.

Quando fu libero, si dedicò alle forze armate, vendendo in loro l'unico strumento che avrebbe potuto sottrarlo alla tutela, al vassallaggio impostogli dalla Francia.

Sotto il profilo militare le sue innovazioni furono molte. Gli eserciti dell'età barocca, composti da professionisti, costavano moltissimo e venivano mantenuti con difficoltà. Come abbiamo detto, un'armata di 15.000 uomini era considerata dignitosa, di 25.000 pericolosa, di 60.000 enorme e di 200.000 – il massimo raggiunto in pianta stabile dalla Francia di Luigi XIV – ineguagliabile, invincibile e impagabile, nel senso letterale del termine.

Il problema di Vittorio Amedeo II consisteva nell'ottenere un risultato militarmente credibile con le ridotte somme di cui poteva disporre. Il primo passo doveva essere l'ottimizzazione delle risorse finanziarie. Per evitare sprechi occorreva stabilire quanto costasse in media il militare, a piedi o a cavallo, ufficiale, sottufficiale, graduato o soldato che fosse, sia in termini di spesa viva – paga e razioni – sia in termini di spese generali, cioè di equipaggiamento, ripianamenti, alloggi, armamento e munizioni, rimonte, logistica generale ed amministrazione generale. Per questo Vittorio Amedeo partì dall'esame delle paghe e le regolò in modo diverso ^{III} a seconda del tempo in cui venivano versate, oltre che del grado del militare. Alla retribuzione in denaro si aggiungevano tradizionalmente parecchi benefici in natura. Anch'essi furono attentamente stabiliti e regolati da lui con apposite ^{IV} disposizioni. Naturalmente, vista l'importanza della marcia, delle tappe e dei quartieri d'inverno, anch'essi furono oggetto di studi e provvedimenti. Ci si preoccupò dell'intendenza, fissando la formazione ed impiego delle salmerie ^V addette alla sussistenza, e dei trasporti in generale. Venne lentamente introdotto l'uso dell'uniforme e, se nel 1688 Vittorio Amedeo fece assorbire la Veedoria Generale dalla Contadoria Generale, se nel 1692 istituì la figura del Primo Segretario della Guerra, incaricandolo del disbrigo degli affari generali e del personale e della trasmissione degli ordini, aspet-

tò fino a poco prima di abdicare, nel giugno del 1730, per completare l'opera riorganizzando la Contadoria Generale, ormai conosciuta come Ufficio del Soldo, dandole un nuovo regolamento.^{vi}

Del resto quella dell'Ufficio del Soldo era una riorganizzazione che s'imponeva. Al tempo d'Emanuele Filiberto l'esercito era un'entità ancora embrionale. Nel 1730 invece le differenze erano enormi già rispetto al periodo dell'ascesa al trono di Vittorio Amedeo II, che comunque risaliva a circa 50 anni prima. Esisteva una forte cavalleria stabile, nata solo alla fine del secolo XVII; le fortezze si erano moltiplicate, erano aumentati i reggimenti di fanteria, l'entità dell'Artiglieria⁶ e l'estensione territoriale degli Stati Sabaudi, il che, coll'acquisizione della Sardegna, aveva implicato la necessità d'un'amministrazione diversificata nell'isola rispetto agli Stati di Terraferma.

Venendo a parlare più in dettaglio dei trasporti, l'organizzazione che Vittorio Amedeo trovò alla sua ascesa al trono era abbastanza semplice. Alla fine del Cinquecento, il suo bisnonno, Carlo Emanuele I aveva preso parecchi provvedimenti relativi al vitto e alloggio delle truppe, sia in movimento che ferme in guarnigione, per evitare le diserzioni e i saccheggi, che portavano come inevitabile conseguenza il rilassamento della disciplina e l'impovertimento del territorio. Lo *Stabilimento delle Truppe, passaggi & Alloggiamenti*^{vii} del 23 novembre 1591, aveva stabilito le spettanze dei militari e disciplinato i trasporti, con quella che può essere considerata la prima regolamentazione del settore in assoluto: erano a carico delle comunità, cioè dei paesi e villaggi amministrativamente riconosciuti come tali, per la parte dei mezzi; ma le spese spettavano all'amministrazione centrale. Le Comunità erano tenute a fornire quattro carri per compagnia e i carriaggi ulteriormente necessari per il trasporto dei malati o dei feriti per una sola tappa "*et dove li cavagli non potranno andare se li darà quattro cavalli da basto per ogni carro.*"^{viii}

Il Duca s'impegnava a pagare le spese di trasporto a tariffa fissa, diversificata secondo il periodo dell'anno. Quando gli animali da traino o da basto non fossero serviti per i lavori agricoli, cioè dal 1° dicembre a tutto febbraio, avrebbe dato, "*Per ogni carro dove vi saranno due bovi per ogni dieci miglia come sopra fiorini quattro e mezo, per tutto l'altro tempo fiorini sette et dove vi saranno quattro bovi il terzo di più.*"^{ix}

La lunghezza della tappa era rigorosamente fissata in dieci miglia, con la proibizione assoluta ai colonnelli ed ai militari in genere di farla allun-

⁶ Che fu regolata dopo la Successione Spagnola e l'assestamento seguito alla crisi della Sicilia col *Regolamento che S.M. prescrive pel battaglione d'artiglieria, e per le scuole in esso istituite* del 1726, rip. in C. DUBOIN, *Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli stati Sardi sino all'8 dicembre 1798*, 29 voll., Torino, 1816 - 1869 (d'ora in poi DUBOIN) Vol. XXIX, pag. 102.

gare trattenendo carri e bestie, “sotto pena della disgrazia nostra et alli soldati privati di tre tratti di corda.”^x

Questo del 1591 era il regolamento in vigore quando Vittorio Amedeo salì al trono. Era rimasto immutato fino allora e lo sarebbe restato per tutto il suo regno e per l'inizio di quello di suo figlio Carlo Emanuele III, subendo sostanziali modifiche soltanto negli anni '30 del Settecento.

Infatti l'*Ordine delli 13 agosto 1620*, sempre di Carlo Emanuele I, aveva confermato le disposizioni del '91 relative ai trasporti, limitandosi a fissare a uno solo per compagnia il carro destinato ai malati o ai feriti, mentre la disposizione del 18 febbraio 1622 – *Ordine del sud.º Duca per cui ripartisce tutto lo Stato di qua da Monti in 12 Tappe, o sia Provincie; con dichiarazione che tutte le Moggiate della Soldatesca, ed ogni altro Carico Militare si debba frà tutte le terre d'esse Provincie ripartire egualmente, nel modo, e sotto le regole ivi espresse*^{xi} – non aveva modificato nulla, caso mai specificando in maniera più dettagliata quanto stabilito in precedenza. Anche l'*Obbligo alle Comunità di provvedere li carriaggi al Munitionero generale* del 17 luglio 1651,^{xii} non aveva indicato nuove quote fisse di carriaggi, limitandosi a dire che se ne sarebbero dovuti fornire tanti quanto ne sarebbero stati chiesti. Le tappe, infine, erano rimaste quelle fissate nell'*Ordine* del 18 febbraio 1622. Questo però valeva solo per il trasporto dei bagagli delle compagnie, non per quello da fare in tempo di guerra delle dotazioni di tutto l'esercito, alle quali di solito si provvedeva mediante un appalto a una ditta civile, che si impegnava a fornire bestie, carri e conducenti e a farli operare anche al di fuori dei confini sabaudi, cioè laddove le Comunità – e quindi le Tappe – soggette al Duca non esistevano più.

Per quanto riguardava più in generale la gestione del denaro, fin dal tempo della Grande Alleanza, cioè fin dagli anni '90 del Seicento, vennero fatti raffronti fra i costi delle vettovaglie in tempo di guerra e di pace^{xiii} proprio per stabilire quanto venissero a costare le truppe e si decise come e quanto le comunità dovessero dare in caso d'acquartieramento^{xiv} nel loro territorio, modificando in parte le antiche disposizioni di Carlo Emanuele del 1591 e sollevando proteste, tanto più forti^{xv} quanto maggiori sarebbero stati i danni subiti in guerra. Unendo questi dati a quelli relativi alle paghe ed ai costi indiretti dei militari, lo Stato sabaudò arrivò a fissare uno schema per cui la spesa annua di una compagnia di fanteria⁷ – 3 ufficiali e 50 uomini – equivaleva a quella di una d'artiglieria – di 35 effettivi – o a mezzo squadrone di cavalleria, che all'epoca al pieno della forza ammontava a 3 ufficiali (uno dei quali era il comandante) e 32 cavalieri. Di conseguenza, sapendo che un cavaliere o un dragone costavano quanto

⁷ In media 9.400 lire di Piemonte all'anno.

4,2 fanti o 2,1 artiglieri e sapendo quanto si aveva a disposizione, era facile stabilire quante compagnie di fanteria, d'artiglieria, dei dragoni e quanti squadroni di cavalleria si potevano mettere in linea mantenendo certe proporzioni fra le tre Armi.

Infine Vittorio Amedeo lasciò in vigore il "deconto", cioè la ritenuta per coprire le spese di equipaggiamento, stabilita con la vecchia disposizione di Emanuele Filiberto che, riguardo alle armi, aveva fra l'altro prescritto *"....a quelli che non ne avranno gli faremo provvedere noi, con tempo di pagarle in due anni, et che non vogliano mancare perché tale è la mente nostra."*^{xvi}

Come funzionò la struttura logistica sabauda fino a tutta l'Età Amedeana? E, soprattutto, come funzionò nella parte relativa ai trasporti?

È una domanda a cui è facile rispondere per la prima parte – funzionò benissimo – ma è assai difficile per la seconda. Il fatto è che tutte le relazioni coeve, e quindi i resoconti successivi, di solito o non parlano o fanno una menzione fuggevole dei trasporti, su ruota e su basto.

La guerra contro Genova del 1672 ne è un esempio. Si conoscono molto bene tutti i piani e i movimenti delle truppe sabaude e genovesi, si conoscono le rispettive perdite, ma, per quanto concerne i servizi di trasporto, si legge solo di quando in quando qualche frase in cui si accenna a carri o a muli, senza mai trovare il numero degli uni o degli altri; non parliamo dell'organizzazione del servizio e della sua efficienza. Ad ogni modo, data la situazione del periodo, in linea di massima possiamo dire che i trasporti vennero, come sempre a quel tempo, forniti dalle comunità o appaltati a imprenditori civili e non si trovano tracce di lamentele per scarsità di rifornimenti, per cui si dovrebbe presumere che abbiano funzionato a dovere, facilitati dalla ridotta entità degli eserciti del tempo, nonostante l'impervio terreno dell'Appennino Ligure, che separava le basi di partenza dei Piemontesi dal teatro operativo.

Dopo la fine del breve conflitto, a parte l'intervento delle truppe ducali contro i Valdesi negli anni '80 del secolo, la sola guerra in cui le truppe sabaude furono coinvolte fu quella della Grande Alleanza, o Guerra della Lega d'Augusta.

Dal XVI secolo le case reali di Francia e d'Asburgo erano in lotta per la supremazia europea. L'obiettivo francese, fissato dal Cardinal Richelieu al tempo della Guerra dei Trent'Anni e raggiunto dal suo successore Mazzarino al termine della medesima, consisteva nell'indebolire le zone del Sacro Romano Impero della Nazione Tedesca confinanti con la Francia – cioè l'Italia settentrionale e la Germania – fomentandone i desideri autonomistici e costringendo l'Imperatore a concentrarvi tutte le possibili risorse. Contemporaneamente veniva fatto un gioco analogo contro i territori degli altri Asburgo – quelli di Spagna – adoperando ogni mezzo, dal sostegno ai Protestanti all'alleanza coi Turchi. La conseguenza fu che, intorno

al 1660, la Francia, governata da Luigi XIV, era la nazione più potente d'Europa ed aveva reso di fatto suoi vassalli tutti gli Stati tedeschi ed italiani confinanti con lei.

Il Ducato di Savoia rientrava tra questi ed era guardato dalle guarnigioni francesi piazzate a Pinerolo ed a Casale Monferrato. Pinerolo, unita alla Francia da un corridoio era lo sbocco della via di rifornimento che dalla Francia scendeva in Italia, mentre Casale, proprietà del Duca di Mantova, era la prima tappa in direzione di Mantova stessa. Questa, a sua volta, era la chiave strategica dell'Italia settentrionale del tempo e regolava l'afflusso delle truppe asburgiche. Infatti tutto il territorio posseduto dagli Asburgo d'Austria era insaccato nei territori di Venezia, che si stendevano ad arco dal confine coi neutrali Cantoni svizzeri all'Adriatico; e Venezia era neutrale, con forti venature antiaustriache. Ne conseguiva che per arrivare in Italia le truppe asburgiche potevano soltanto imbarcarsi sul lago di Garda, imboccare il Mincio e scendere fino a Mantova. Se Mantova era in mano ad un principe fedele alla Francia, non c'era nulla da fare. Ora, dal tempo della Guerra dei Trent'Anni così era; e i Duchi di Mantova fedeli alleati della Francia ne erano sostenuti colla promessa di un prontissimo intervento a loro difesa contro ogni tentativo ostile da parte degli Asburgo di Spagna, padroni del Ducato di Milano, o di quelli d'Austria.

In questo quadro strategico il Piemonte doveva restare neutralizzato in quanto retrovia d'un eventuale esercito francese operante in Italia; ma la neutralizzazione del Piemonte aveva implicato una progressiva esautorazione dell'autorità effettiva della Casa di Savoia e, quando nel 1683 il duca Vittorio Amedeo II diventò maggiorenne, il suo primo desiderio fu quello di scuotersi di dosso il giogo francese, per riprendere la politica della sua Casa, dettata 120 anni prima dall'avo Emanuele Filiberto: espansione in Italia, accrescimento dello Stato a danno dei confinanti e raggiungimento del titolo regale.

Questa la situazione in Italia. In Germania andava anche peggio e gli attacchi e le mosse ostili dei Francesi non si contavano, tanto più che l'intenzione della Francia era di spingere il proprio confine orientale al Reno, inglobando tutti i territori olandesi, asburgici e tedeschi esistenti sulla sponda sinistra del fiume e garantendosi il possesso di tutte le teste di ponte – Spira, Magonza, Colonia, Kehl e Philippsburg – che ne consentissero un agevole passaggio. Proprio per resistere alle continue minacce francesi, i Principi tedeschi si unirono nel 1686 in una Lega difensiva – detta Lega d'Augusta, dal nome della città dove fu decisa – e, quando nel 1688 improvvisamente i Francesi passarono il Reno a causa della disputa sulla successione al trono vescovile di Colonia, la guerra scoppiò con violenza, coinvolgendo tutta l'Europa Centrale.

Poiché la Lega resisteva ma non riusciva a vincere, suoi emissari fecero dei sondaggi diplomatici presso il Duca di Savoia, il quale colse al volo

l'opportunità che gli si offriva di sottrarsi al vassallaggio francese, aderì alla Lega ed entrò in guerra nel giugno del 1690.

L'obiettivo strategico della Lega, tramutatasi in Grande Alleanza nel 1689 grazie all'accessione dell'Inghilterra e comprendente Olanda, Principi Tedeschi, Imperatore, Spagna, Inghilterra e Savoia, consisteva in una grandiosa manovra a tenaglia contro la Francia, passandone i confini dalle Fiandre, dalla Renania, dai Pirenei e dalle Alpi. Per quanto riguardava il fronte alpino, era ovvio che per traversare le montagne in sicurezza poteva essere opportuno innanzitutto eliminare o almeno neutralizzare le sacche di resistenza francesi in Italia – cioè Pinerolo e Casale – e poi organizzare la penetrazione nel territorio nemico. L'esercito che se ne doveva occupare comprendeva tutte le forze piemontesi, un contingente imperiale al comando del Principe Eugenio di Savoia, cugino di Vittorio Amedeo II, un contingente spagnolo e reparti pagati dall'Inghilterra e dall'Olanda.

Questo a grande linee il quadro strategico della guerra. Ora, senza entrare nel dettaglio delle operazioni e limitandoci all'aspetto logistico dei trasporti, la domanda a cui rispondere è: come funzionò l'apparato piemontese?

Il modello seguito dai Piemontesi era mutuato da quello francese, che prevedeva fino a tre vetture e fino a 40 animali da soma a disposizione dei generali e dei colonnelli; parecchi animali da soma e due vetture a 4 cavalli per il vivandiere di ogni battaglione di fanteria e, in definitiva, secondo calcoli abbastanza attendibili, si poteva arrivare a un migliaio di carri e alcune migliaia di muli per un esercito di 50 battaglioni e 50 squadroni, cioè di circa 25.000 fanti e 2.500 cavalieri. Il tutto veniva chiamato dai Francesi "Train" – traino – che in italiano veniva reso con la grafia fonetica di trèn, da cui la parola "treno".

Il sistema dei trasporti doveva provvedere al rifornimento sia di armi, polvere e munizioni, sia a quello dei viveri. Il soldato piemontese dell'epoca della Grande Alleanza riceveva giornalmente una razione di pane di grano e segale di due libbre, pari a 738 grammi; un libbra – cioè 369 grammi – di carne e una pinta e mezza – due litri e cinque centilitri – di vino. I cavalli dovevano ricevere a loro volta non meno di un rubbo – pari a 9,2 chilogrammi – di fieno e un misura – 2 litri e 87 – di avena al giorno, o, in alternativa, due misure, cioè 5 litri e 74, di biada. Va detto subito che non sempre le razioni arrivavano a destinazione, per cui i soldati provvedevano da sé, requisendo, cioè spesso derubando, i contadini. A parte questo non trascurabile dettaglio, l'Intendente Generale dell'Armata, il conte Olivero, doveva nutrire e rifornire circa 20.000 uomini tra fanti, cavalieri, artiglieri e genieri dell'esercito di campagna e delle piazze, nazionali e mercenari stranieri e almeno 10.000 cavalli in dotazione, da sella e da traino. Significava predisporre giornalmente il movimento di oltre 90 tonnellate di fieno, 28 d'avena, 7 e mezzo di pane, 3 o 4 di carne e più di 40

di vino, cioè circa 150 tonnellate di viveri – carne esclusa, perché si facevano muovere le bestie e le si macellavano sul posto – a cui andavano aggiunte tonnellate di polvere e munizioni in quantità variabile secondo le esigenze operative. Considerando che, come abbiamo accennato parlando della logistica in generale, un carro dell'epoca aveva una portata media di mezza tonnellata e massima di 800 chili, ogni giorno il solo rifornimento viveri delle truppe avrebbe richiesto il movimento di almeno 200 carri, se non di 300. Ma è un calcolo comunque viziato da parecchie variabili: il pane non si distribuiva tutti i giorni, ma di solito ogni quattro, per cui le tonnellate da trasportare salivano a 30, ma da muovere ogni quattro giorni. Per contro bisognava trasportare la farina e il lievito ai forni, dove i Munizionieri preparavano il pane, che poi era caricato sui carri “di provianda” aggregati ai convogli con le munizioni o del treno d'artiglieria. Ma anche così non si può nemmeno azzardare un calcolo, perché, per semplificarne e sveltire la distribuzione, nel maggio del 1692 venne fatta una prova di panificazione, adoperando dei forni mobili al seguito dell'esercito e, poiché il pane risultò di qualità non inferiore a quella solita, Vittorio Amedeo ordinò di proseguire con quel sistema.

Lo stesso problema vale per il calcolo del rifornimento dei quadrupedi: il numero dei 10.000 cavalli a cui dare le razioni di fieno è del tutto teorico e certamente in difetto, perché ai cavalli della cavalleria e dei dragoni, andavano aggiunti non solo quelli dei traini d'artiglieria – come sappiamo in numero proporzionale al calibro del pezzo – e dei carriaggi, ma pure quelli esistenti in fanteria, i cui reggimenti dovevano ricevere delle razioni di fieno per i cavalli dei propri ufficiali, variabili dalle 12 per quelli del colonnello comandante delle Guardie alla singola razione dell'insegna.⁸ Ed era ancora poco, se si pensa che al colonnello comandante dei Dragoni di Sua Altezza Reale ne spettavano venti al giorno. Per di più, anche a voler considerare i bilanci annuali, il calcolo non sarebbe veritiero perché le fluttuazioni di forza di uomini e quadrupedi erano impressionanti. Una battaglia poteva portare una riduzione anche del 25% della forza combattente e fino alla perdita dell'intero treno. All'indomani della battaglia di Staffarda, vinta dai francesi il 18 agosto 1690, lo storiografo ufficiale del Re di Francia poteva scrivere: “...il vantaggio che il signor di Catinat guadagnò in questa occasione fu così considerevole che la maggior parte dei nemici rimase sul terreno. Si prese tutta la loro artiglieria (11 pezzi su 12 presenti) e il loro bagaglio. Si fecero più di mille prigionieri, senza contare 800 feriti, che dopo la battaglia furono condotti al campo dei Francesi.”^{xvii}

D'altra parte anche uno scontro come Staffarda era tutt'altro che risolutivo e non impediva la prosecuzione dei movimenti, tant'è vero che conti-

⁸ L'insegna era l'ufficiale di grado inferiore al sottotenente, esistito nell'Esercito Italiano fino alla fine della Prima Guerra Mondiale col grado d'Aspirante, che è tuttora conservato nella Marina Militare.

nuarono non solo con atti tattici di unità minori di cavalleria e ricognizioni in forze, ma pure con disegni di più ampia portata, attuabili solo grazie alla persistenza dell'apparato logistico. Ad esempio, l'11 novembre 1690 si seppe che *"L'esercito de' collegati si è portato da Rivoli ad Avigliana, luogo sulla strada per Susa, con l'intent.ne d'attaccare i Francesi et impedire ai Francesi l'impresa di quella Piazza. A quest'effetto è andato avanti con il suo reggimento d'Alemanni il sig. Pnpe Eugenio, e visitata la Piazza di Susa ne ha ordinata la difesa.... Si è intanto mandato di qua ogni notte una grande quantità di carri pieni di munizioni da bocca, e da guerra...."* ^{xviii}

A fine giugno del 1691, il principe Eugenio di Savoia avanzò con la sola cavalleria e piombò sul nemico intorno a Cuneo. *"Di Cuneo si ha per espresso spedito dal Sig. Pnpe Eugenio che pervenuta à i francesi che si ritrovavano sotto la Piazza la notizia della sua marchia à quella volta, deliberassero di levar l'assedio, e che in quest'atto fossero dal Sig. Principe suddetto sorpresi, ond'egli riuscisse disfarne 1500...compresi i feriti ed i prigionieri, di prender cento carri di munizioni, cinquanta di convoglio, un cannone grosso et un mortaro, e di assicurare i passi, donde potea temersi che ritornassero li francesi a porre di nuovo l'assedio."* ^{xix}

Aggiungeva il residente del duca di Modena a Torino: *"I difensori hanno perduto 300 buomini, tra i quali sei Capitani, li aggressori 4000 senza i disertori e feriti... hanno lasciato nel campo quantità di bombe, granate, Balle di cannone e polvere. Hanno pure lasciato nel campo tutti li feriti e ammalati e quantità di bagaglio..."* ^{xx}

Come si vede entrambe le parti davano nelle rispettive cronache una menzione quanto più esatta possibile dei materiali da trasporto e logistici catturati o distrutti al nemico, a testimonianza di quanto ne fosse sentita l'importanza.

Esaminiamo adesso rapidamente il caso specifico dei problemi logistici per un assedio. Per quello di Pinerolo del 1693 si prevedeva che ai 20 mortai pesanti piemontesi sarebbero occorse 10.000 bombe e 2.500 carretti da trasporto. Quando poi l'assedio cominciò, da Torino partivano mediamente 100–150 carri al giorno per ripianare i consumi di munizioni. Calcolando almeno quattro cavalli per ogni carro si ottiene un totale di 400–600 quadrupedi impiegati quotidianamente solo per le batterie d'assedio.

Se poi azzardiamo un calcolo delle necessità dovute ai cambi di pariglie per farle riposare, alle perdite per fatica, malattie o morte dei quadrupedi, al trasporto e ripianamento delle scorte di foraggio per le bestie del treno e della cavalleria ed al necessario per gli uomini, cioè alle vetovaglie, alle munizioni ed agli attrezzi e parti di ricambio il peso del materiale da movimentare giornalmente eccede il centinaio di tonnellate del sistema metrico decimale, facendo lievitare in proporzione il numero dei carri e dei cavalli addetti al trasporto, col relativo incremento di problemi logistici dovuto al mantenimento di animali, mezzi e conducenti.

Ora, tralasciando altri esempi che rientrano nella casistica già esaminata delle battaglie campali e degli assedi – e quindi i casi della battaglia della Marsaglia nel 1694 e dell'assedio di Casale del 1696, che ebbe la peculiarità del trasporto di parte dell'artiglieria d'assedio piemontese per acqua – basterà dire che le operazioni si svolsero quasi tutte in Piemonte, presentando un problema logistico relativamente facile da risolvere, data la ridotta distanza delle truppe operanti dalle rispettive basi di rifornimento. Il “quasi” si deve all'eccezione dell'incursione alleata nel Delfinato nel 1692, che presentava la difficoltà del passaggio delle montagne e quindi di un grosso ostacolo frapposto tra i magazzini e le colonne operanti.

Distaccata un'aliquota di 6.000 uomini a bloccare Casale e una di 5.000 per sorvegliare i Francesi presenti in Val Chisone e rimanere in vista di Pinerolo, i rimanenti 29.000 alleati vennero mossi contro il Delfinato su due colonne. La prima ⁹ aveva 21.000 uomini, era guidata da Vittorio Amedeo ed Eugenio, comprendeva tutte le salmerie ed i rifornimenti e doveva passare per l'Argentera, Vars e Guillestre. Là si sarebbe unita alla seconda, che doveva risalire la Valle di Luserna e valicare il colle della Croce.

“*Il bagaglio seguirà l'artiglieria*” è la frase ricorrente in tutti gli Ordini di marcia ^{xxi} finché l'esercito si trova sul versante orientale delle Alpi; e l'artiglieria deve seguire una strada diversa da quella delle altre truppe, sia per non rallentarle, sia per la necessità di carreggiate più ampie e di fondo stradale più resistente. Di tanto in tanto le istruzioni prevedono qualcosa di più. “*Tutti i bagagli, tanto quelli dei Reggimenti, quanto quelli dello Stato Maggiore generale seguiranno l'artiglieria e nessuno di detti bagagli dovrà procedere coi quartier mastri.*” ^{xxii} Si trattava d'evitare che i carriaggi si portassero alla testa della colonna, seguendo da vicino i quartiermastri, ai quali spettava, come già accennato, l'identificazione del luogo dove mettere il campo d'arrivo. Nel complesso negli Ordini di marcia si fa a malapena menzione dei bagagli, dando evidentemente per scontato che siano insieme all'artiglieria. Quest'ultima, subito dopo l'entrata in Francia, segue la stessa strada delle altre truppe e passa loro in coda; poi, il 3 agosto, marciando da Guillestre a Embrun, si dispone che “*20 dragoni agli ordini del Prevosto Generale collocati alla testa del Campo impediranno il passaggio di qualsiasi bagaglio avanti alle truppe o negli intervalli.*” ^{xxiii} Se ne deduce una comprensibile tendenza dei Reggimenti a tenersi vicini i propri carriaggi e una probabile tendenza delle salmerie a inserirsi al centro delle colonne, forse per sentirsi più al sicuro, come pure la giusta

⁹ In realtà era divisa in tre parti. Il marchese di Parella in avanguardia comandava 1.860 dragoni e 3.583 fanti, Vittorio Amedeo ed Eugenio, il grosso, avevano 8.348 fanti, 450 dragoni e sei pezzi d'artiglieria; il governatore spagnolo del Ducato di Milano, il marchese di Leganez, disponeva di 6.062 fanti e 968 dragoni.

preoccupazione dei comandi di avere immediatamente disponibili in testa tutte le truppe adoperabili in combattimento – nel caso specifico i Dragoni e cinque reggimenti di fanteria – chiudendo la colonna con un altro reggimento di fanteria. Qualche elemento in più si evince dall'Ordine di marcia del 26 agosto, per il movimento dell'indomani da Embrun a Savine:

“Domani piacendo a Dio si decamperà con buon ordine per marchiare sino a Savine dove si formerà il campo...”

7°

La piccola artiglieria marchierà al vecchio campo de'Dragoni di Savoia appresso il Ponte della Durenza et ivi resterà assieme con tutto il Bagaglio e non passerà sino a nuovo ordine.

8°

Il Provosto Generale resterà dove defila l'armata e non lascerà marchiare alcun bagaglio, né avanti né in mezzo né dopo i Regg.ti.

Al Campo di Embrun, li 26 agosto 1692” ^{xxiv}

Insomma, inaugurando una tradizione che sarebbe durata imperterrita nei secoli seguenti, o seguendone una già stabilita, secondo la quale chi esegue il compito oscuro e misconosciuto, ma fondamentale per la riuscita del comune lavoro, non viene mai citato, le relazioni e gli ordini non dissero quasi una parola dei trasporti, ¹⁰ limitandosi alle operazioni di combattimento. Ad ogni modo i trasporti non erano esenti dai rischi della prima linea e, oltre a subire perdite, a volte dovevano effettuare recuperi sotto il fuoco nemico. Ad esempio all'assedio di Embrun, il 12 agosto “*i sei pezzi da quattro provenienti da Cuneo giunsero al campo; alla sera se ne misero due in batteria, ma due altri si rovesciarono nel burrone, essendo stati feriti alcuni boari e alcuni buoi dal fuoco continuato della Piazza...*

13 Agosto. Si dispose tutto durante il giorno per tirare i due cannoni fuori del burrone, e condurli alla sera coi due rimanenti, alla batteria che era stata impiantata. Ma siccome la strada che vi conduce è estremamente difficile e molto esposta al fuoco della Piazza, furono ancora uccisi dei boari e dei buoi, e feriti alcuni soldati del distaccamento che li proteggeva, sicché due pezzi si rovesciarono nuovamente e caddero quasi a portata di pistola del bastione...

¹⁰ Fece eccezione, nel *Giornale delle operazioni dell'Armata alleata nel Delfinato e dell'assedio della città d'Embrun, dal 13 luglio al 7 settembre 1692*, copia ms, in AUSSME; L 3, 7 - 3, Stati Preunitari, Piemonte - la notazione del “27 Luglio – Domenica. S.A.R. marciò a Sambuco, ove un mulattiere avendo disgraziatamente dato il fuoco ad una scuderia, essendovi in quel giorno vento, per quanto si fece per spegnerlo, non si poté impedire che fossero bruciate 15 case di quel villaggio.”

14 Agosto. Si lavorò per tirare fuori i due pezzi rovesciati la notte precedente, in un luogo quasi a portata di pistola del bastione. Alcuni soldati furono uccisi o feriti in questa manovra e non fu possibile di tirare fuori che un solo pezzo." ^{XXV}

Tralasciamo gli esempi e torniamo al conflitto. Il suo perdurare costrinse il Duca a una riorganizzazione delle risorse, mai sufficienti in guerra, nonostante il supporto finanziario delle Potenze Marittime – Olanda e Inghilterra – per cui, fra le altre cose, il 29 ottobre 1694 fu emanata l'istruzione concernente il Commissario di Guerra, con cui si fissavano meglio i suoi compiti. L'anno seguente si vide che la guerra era ormai in stallo. Proprio nel 1694, la Francia venne colpita da una pesantissima carestia. Il raccolto del grano fu assai inferiore al necessario e da Versailles giunse l'ordine di rallentare le operazioni sui fronti meno pericolosi per risparmiare forze. L'Italia fu tra questi, *"quindi tante truppe austriache consumarono oziosamente la campagna."* ^{XXVI}

Non poteva essere altrimenti. L'Impero non aveva intenzione di tener d'occhio i Turchi e i rivoltosi Ungheresi e logorarsi su altri due fronti europei; se uno dei due poteva essere lasciato tranquillo tanto meglio. La Spagna aveva difficoltà a resistere sia nelle Fiandre sia – ed era più grave – in Catalogna e non vedeva la necessità di compiere sforzi in più in Italia visto che Milano era difesa in Piemonte: anzi, meno vi si combatteva minori erano i rischi di veder i Francesi in Lombardia.

Savoia e Francia poi non avevano la minima intenzione di fare sul serio: davanti all'impegno sempre più gravoso di una guerra contro tutta Europa Luigi XIV aveva deciso di alleggerire in qualsiasi modo la pressione contro la Francia e *"fece dare nel mese di dicembre 1693 al detto signor conte di Tessé due progetti di trattato da fare col Signor Duca di Savoia... Sua Maestà fece anche aggiungere a quei due progetti quello d'un contratto di matrimonio fra monsignore il duca di Borgogna e madama Luisa di Savoia... e fece dare una plenipotenza al detto signor conte de Tessé per accordarsi col detto signor duca di Savoia o coi suoi ministri su tutti gli articoli dei detti progetti."* ^{XXVII}

Le controposte di Vittorio Amedeo, a partire dalla cessione di Pinerolo, non furono respinte, segno chiaro di disponibilità a trattare. I negoziati andavano avanti ed entrambi i negoziatori avevano troppo interesse a non turbarli con azioni militari senza necessità.

Il 7 giugno Vienna fu informata dell'esistenza di un accordo segreto tra Versailles e Torino, tentò qualche passo ma non servì a nulla e due settimane dopo la pace tra Francia e Piemonte era conclusa.

Il trattato di Pinerolo del 19 giugno 1696, ottenuto con la mediazione della Santa Sede e riconfermato da quello di Torino del 23 agosto dello stesso anno, prevedeva: la cessione di Pinerolo e del corridoio che l'univa alla Francia; la restituzione di tutti i territori sabaudi conquistati dai

Francesi durante la guerra e la neutralità dell'Italia, fine per il quale l'esercito francese e quello piemontese avrebbero agito uniti contro gli Alleati se non l'avessero accettata. Inoltre la corte di Versailles avrebbe concesso a Vittorio Amedeo il trattamento regio, di cui già godeva da parte di quelle di Madrid, Vienna e Londra, e il matrimonio del Duca di Borgogna, nipote di Luigi XIV e presunto futuro re di Francia, con Maria Adelaide di Savoia, figlia di Vittorio Amedeo.

Dopo sei anni di guerra il Duca aveva raggiunto i suoi scopi in pieno e poteva ritenersi politicamente soddisfatto.

Invece erano disperati gli Alleati. Avevano fatto di tutto per indurlo a non concludere la pace colla Francia e adesso, falliti i loro sforzi, non potevano far altro che proseguire all'infinito la guerra, senza speranza di vincere, o terminarla alla meglio. La terminarono alla meglio, anche perché era in vista il problema della Successione al trono di Spagna

Capitolo 4

La seconda guerra dell'Età Amedeana: la logistica della Successione Spagnola del 1701-1713

Nei cinque anni intercorsi fra la fine della guerra della Lega d'Augusta e quella di Successione Spagnola, Vittorio Amedeo riorganizzò quanto possibile Stati ed esercito. I provvedimenti di carattere logistico furono vari, ma nessuno riguardò il settore dei trasporti, che continuò ad essere attivato su appalto e in base alle contingenze.

Tra i provvedimenti che si avvicinano alla materia, vanno ricordati l'editto del 3 agosto 1700 per gli alloggi delle truppe nelle comunità, seguito da quello per le tappe.

Al principio di novembre del 1700 il re di Spagna Carlo II morì senza eredi diretti. Non staremo a rifare qui tutta l'intricata questione della successione al trono di Spagna e basterà dire che i diritti dei due pretendenti – Filippo di Borbone duca d'Angiò e Carlo d'Asburgo, arciduca d'Austria – vennero sostenuti rispettivamente da un'alleanza franco-spagnola e da una coalizione comprendente Austria, Impero, Inghilterra ed Olanda.

Vittorio Amedeo aveva come punto irrinunciabile della sua politica quello di potersi appoggiare all'una o all'altra delle due grandi potenze continentali – Francia ed Asburgo – ma, essendo stato riconosciuto il Duca d'Angiò come re dagli Spagnoli col nome di Filippo V, il Ducato di Milano diveniva territorio alleato alla Francia e Vittorio Amedeo si trovava rinserrato fra la neutrale Svizzera a nord, la Francia ad ovest, il Ducato di Milano spagnolo – e quindi adesso alleato alla Francia – ad est e la filospagnola Genova a sud. In tali condizioni non poté evitare d'accedere ad un'alleanza triennale con la Francia e la Spagna nella guerra che stava iniziando, anche se si trattava di un espediente provvisorio. Mantenne i contatti con Vienna, proprio perché l'unica speranza di sopravvivenza dello Stato sabaudo risiedeva nella conquista di Milano e Mantova, o, almeno, nell'instaurazione del dominio austriaco a Milano, per poter ricominciare ad altalenare fra i due grandi blocchi.

Impegnatosi a fornire un contingente all'esercito franco-spagnolo, che in Lombardia sbarrava la strada agli Imperiali guidati da suo cugino il Principe Eugenio, Vittorio Amedeo proseguì i contatti con Vienna e, nell'estate del 1703, arrivò abbastanza avanti da poter cambiare fronte alla scadenza dell'alleanza francese, prevista per la fine dell'anno.

Questo avrebbe danneggiato i Francesi, perché il loro disegno strategico prevedeva un attacco ad ampio respiro articolato su tre eserciti. Due dovevano avanzare parallelamente verso l'Austria – il primo attraverso il Reno e l'Altopiano Bavarese, il secondo per la Pianura Padana, il Trentino

e l'Alto Adige – fino a incontrarsi nel Tirolo austriaco per poi, uniti, andare ad assalire e prendere Vienna. Il terzo avrebbe coperto l'Olanda, impedendo che chiunque – Olandesi, o Inglesi, o entrambi – minacciasse le spalle delle truppe operanti in Germania. Questo piano, che venne sistematicamente ripetuto negli anni a venire – nella Guerra di Successione Polacca, in quella di Successione Austriaca, nelle campagne della Rivoluzione Francese dal 1792 al 1797 e in quelle napoleoniche – aveva bisogno dell'alleanza, o della neutralizzazione, di due Stati: la Baviera e il Piemonte. Mentre la prima era sistematicamente alleata della Francia, il secondo lo era solo quando gli serviva e, poiché l'inimicizia piemontese avrebbe interrotto i collegamenti logistici tra la Francia e le sue truppe contro l'Austria, il Piemonte, se non era amico, andava distrutto.

Poiché adesso, nell'estate del 1703, le notizie dei contatti trapelarono fin sulle gazzette, i Francesi corsero ai ripari e decisero di neutralizzare l'esercito sabaudo. Per questo il 1° ottobre il residente a Milano di Vittorio Amedeo gli mandò un dispaccio urgentissimo: *"Queste mie poche righe non devono seguire che per far sapere a V.A.R. come in questo punto giunge dal campo di San Benedetto un straordinario che passa in Francia, che lascia detto che le truppe di V.A.R. nel predetto campo di San Benedetto, venerdì passato, il di 28 scaduto, fossero state disarmate et arrestate prigioniere di guerra con tutti gli officiali"*.^{xxviii}

Il 3 ottobre la notizia della "cattura di San Benedetto Po" giunse a Torino. Subito Vittorio Amedeo fece arrestare gli ambasciatori ed i sudditi di Francia e Spagna. Ne confiscò i beni, spedì a Vienna un suo rappresentante e, in pochi mesi, ricostituì un esercito decente ed entrò in guerra a fianco d'Austria, Olanda ed Inghilterra contro la Francia e la Spagna.

Ovviamente, dato lo stato disastroso in cui versavano le finanze e quindi le truppe imperiali, l'aiuto in cui sperava non arrivò, cosicché si trovò costretto a resistere con poche forze al più forte esercito dell'epoca. Lo fece appoggiandosi al sistema fortificato anulare che era stato ideato e fatto costruire dall'avo Emanuele Filiberto e che lui aveva accuratamente potenziato. Così poté evitare un crollo immediato, resistendo per tutto il 1704 ed il 1705. Ma ai primi del '6, caddero le ultime fortezze e a fine primavera anche la capitale, il centro del sistema difensivo, venne prima bloccata e poi assediata dal nemico.

Il 7 settembre 1706 l'esercito austropiemontese di soccorso distrusse quello franco-spagnolo che assediava Torino, infliggendogli perdite enormi in uomini – pari al 59,5% della forza impegnata e al 21,5 % di quella totale – e materiali. I Francesi avevano abbandonato i magazzini di viveri, foraggi¹¹ e armamento intatti, riuscendo a bruciare solo la maggior parte

¹¹ Furono trovati magazzini di fieno, vino, farina, sale, biada, spezierie.

della polvere da sparo. Vennero quindi trovati oltre 4.000 fra muli, cavalli e buoi da traino, 220 pezzi – 164 cannoni e 56 mortai – ed enormi quantità di materiale d'artiglieria,¹² 55 fra bandiere e stendardi reggimentali, un ospedale da campo, tutte le tende ed i materiali degli accampamenti, la cancelleria dell'esercito, munizioni da fucile e da artiglieria, pontoni, traini e cassoni d'artiglieria, le attrezzature da mina dell'esercito; e ancora le argenterie dei comandi e dei generali, insieme alla cassa contenente 22.000 luigi d'oro e quattro "gioielli con ritratti del Re" valutati complessivamente altre 60.000 lire, per un totale di mezzo milione di lire tornesi: un disastro senza precedenti.

Commentò il Principe Eugenio scrivendo all'Imperatore: *"Come Vostra Maestà Imperiale si degnerà di rilevare graziosissimamente dalla summentovata relation, è stato conquistato un discreto numero di cannoni e il Duca se li è presi tutti, lamentandosi di averne perduto qua e là una grande quantità. Io non ho fatto veruna obiezione e solo mi sono fatto scegliere e consegnare alcuni piccoli cannoni da campagna."*^{xxix} Infatti andò tutto a Vittorio Amedeo, compresa la cassa, e con quei mezzi fu rimesso del tutto in piedi l'esercito ducale.

Spezzando la branca meridionale del dispositivo strategico francese, Torino fu una delle due battaglie decisive della guerra e fra quelle che determinarono la storia del mondo occidentale, anche se di essa ci si ricorda, quando ci se ne ricorda, più che altro per il sacrificio di Pietro Micca.

Per i Sabaudi, Torino segnò anche lo spartiacque fra la guerra difensiva di posizione arroccati alle fortezze e la guerra di movimento con spedizioni oltr'Alpe. Prima di Torino la logistica era stata resa impossibile dal fatto che le truppe assedianti isolavano le fortezze dal resto del dispositivo sabaudo, obbligandole a consumare le proprie scorte. L'unica eccezione era stata Verrua, finché era restata collegata a Crescentino da un corridoio fortificato. Ma, interrotto quest'ultimo, si era interrotto pure l'afflusso dei rifornimenti.

Dopo la liberazione di Torino, l'esercito sabaudo venne riorganizzato, usando il materiale catturato per ricostituire le scorte. Gli animali da soma e da traino erano quelli di un esercito di 45.000 uomini, quasi il doppio del necessario all'esercito ducale. Cannoni e carriaggi erano in proporzione e questo permise a Vittorio Amedeo d'accettare per il 1707 un'impresa che invece suo cugino non approvava affatto: l'incursione in Provenza e l'assedio di Tolone.

¹² In dettaglio: 1.590 rubbi di polvere, 86.500 pietre da fucile, 102.273 palle da cannone di vari calibri, 1.689 bombe da cannone, 1.590 da obice, 14.832 granate a mano e 168 affusti da cannone ancora utilizzabili. Tutte i dati relativi al materiale d'artiglieria sono forniti dal *Journal du Siège de Turin* del conte Solaro della Margarita che, nella sua qualità di comandante dell'artiglieria ducale, presiede all'inventario delle prede di guerra; ragion per cui, data la sua nota pignoleria e quella non meno famosa di Vittorio Amedeo II, dovrebbero essere precisi all'unità.

Alla fine del 1706 la situazione generale del conflitto era abbastanza fluida, benché tendenzialmente a irreversibile sfavore dei Borboni. In quel momento i fronti europei erano i soliti quattro già visti durante la Guerra della Lega d'Augusta, cioè Germania, Fiandre, Italia e Spagna; ma dopo Torino solo il secondo e il quarto erano realmente attivi. Gli Inglesi avevano studiato la situazione e ritenevano che un attacco al territorio metropolitano francese avrebbe immediatamente risucchiato dalla Spagna ogni soldato di Luigi XIV. Stabilito questo, restava da vedere dove fosse possibile vibrarne uno; e non c'era molto da scegliere. Esisteva una sola possibilità: eseguire il vecchio piano della Grande Alleanza e invadere la Francia da sud, dal Piemonte.

In linea di massima il progetto venne approvato da Torino e da Vienna. *"L'impresa fu tenuta segretissima; però vi si diede principio tardi a cagione delle nevi, che non si dileguano così presto"* ^{xxx} sulle montagne da attraversare per raggiungere la Contea di Nizza. Comunque, se anche la neve si fosse sciolta prima, non sarebbe stato opportuno avanzare subito verso sud, perché gli impegni prevedevano di muoversi di conserva con la flotta anglo-olandese, destinata a raggiungere la Riviera in maggio. Solo che, per le complicazioni verificatesi in Spagna, la flotta vi si stava attardando e sarebbe arrivata dopo il previsto.

I 30.000 alleati agli ordini d'Eugenio e Vittorio Amedeo si mossero alla fine di giugno, articolati in quattro scaglioni, procedenti a un giorno di distanza l'uno dall'altro, e marciarono alla liberazione della Contea di Nizza.

Vedendo la strada libera, l'11 luglio 1707 avanzarono per forzare il Varo. Poi proseguirono allontanandosi dalla costa. *"Le città di Grace, e di S. Paolo mandarono ad offerire la resa. Quivi fu d'uopo piantare forni, e provvedere pane in abbondanza, dovendosi viaggiare in Paese nemico, scarso di viveri per moltitudine così copiosa."* ^{xxxi} Inoltre era necessario attendere l'arrivo degli ultimi due scaglioni per concentrare le forze, così solo il 15 luglio Eugenio e Vittorio poterono mettersi in marcia e il 26 le avanguardie arrivarono davanti a Tolone. ¹³

Eseguita le prime ricognizioni, dopo un vivace Consiglio di guerra decisero d'assalire il monte di Santa Caterina ponendovi poi le artiglierie. Tolone sarebbe così finita sotto un bombardamento incrociato navale e terrestre, i cui risultati avrebbero determinato il proseguimento o l'abbandono dell'assedio. Come stabilito, il 30 luglio 1707 i fanti alleati attaccarono. Considerando buono il risultato, gli Alleati appoggiarono la propria

¹³ Eugenio evitò la costa e passò per l'interno, coprendo i 170 chilometri del percorso in 12 giorni, alla media di oltre 14 al giorno, contro i 10 o 12 al giorno degli eserciti del periodo. È interessante notare che l'itinerario da lui seguito venne scelto, duecentosessant'anni dopo, per l'autostrada E 80 e il suo snodo, l'A 57, per Tolone.

destra alle nuove posizioni e la flotta cominciò a sbarcare l'artiglieria d'assedio – 100 cannoni e 40 mortai – e le munizioni; ma proprio allora ci si accorse che il Principe Eugenio aveva avuto ragione a dubitare dell'impresa. La flotta inglese poteva mettere a terra i materiali sulla costa, ma poi bisognava trasportarli per chilometri fino al campo e, più in là, alle falde di Santa Caterina. Se poi erano per l'appunto destinati a Santa Caterina, occorreva portarceli, con difficoltà e fatiche enormi dovute alle ripide e strette strade che andavano in cima; e la distanza dalla spiaggia di sbarco a Santa Caterina si aggirava sui 13 chilometri. Migliaia di uomini erano costretti ad ampliare e rinforzare le carreggiate, mentre altre migliaia scavavano le trincee per la prima parallela; ma nelle vicinanze non c'erano materiali e legna a sufficienza per i gabbioni, i terrapieni e le ridotte; e bisognava trovarli mettendo in movimento centinaia di uomini, cavalli e carri.

Bene o male, dopo giorni di fatiche tremende nel caldo asfissiante di quell'afosissima estate, si poterono far entrare in azione le prime due batterie di 16 cannoni e mortai dalla parte del mare, mentre procedevano più lentamente i lavori di quelle su Santa Caterina.

All'alba del giorno di ferragosto i Francesi contrattaccarono e dopo un successo iniziale furono respinti. Ma gli Alleati, dopo aver considerato la situazione generale e i possibili sviluppi decisero che Tolone non poteva essere presa in tempi brevi e insistere avrebbe portato solo a trovarsi inchiodati sul posto da forze francesi preponderanti, che stavano accorrendo dalla Spagna e dalle Fiandre.

Deciso il ripiegamento per la notte dal 21 al 22, la flotta cominciò a caricare sui trasporti i feriti, gli ammalati, i materiali, l'artiglieria pesante e le munizioni e distaccò una squadra sottile ad attaccare il porto la mattina del 21. Poi le truppe alleate si misero in movimento articolate su cinque scaglioni e marciarono verso il Varo, devastando tutta la Provenza meridionale. La ritirata, eseguita con ogni precauzione, fu abbastanza tranquilla e consentì al grosso dell'esercito un transito sicuro verso Nizza, dove si concentrò tutto entro il 31.

Dopo una breve sosta, l'esercito attraversò il Col di Tenda, sempre articolato su cinque scaglioni marcianti a intervalli d'un giorno, fra l'11 e il 16 raggiunse prima il campo piemontese di Scalenghe, nei pressi di Pinerolo e poi Torino. Da là, avendo saputo che il presidio francese di Susa era ancora ridottissimo a causa dei distacchi fatti per Tolone, Eugenio si mosse il 17 e prese la città il 22 settembre e la cittadella il 3 ottobre.

Sotto il profilo logistico, nel complesso il ciclo operativo del 1707 era stata una bella prova.

Per il 1708 gli obbiettivi di Vittorio Amedeo erano limitati, anche se strategicamente importanti. Voleva semplicemente allontanare i Francesi, togliendo loro tutti i valichi che consentivano l'accesso all'Italia.

Raccolti 32.345 fanti, 1.261 cavalieri e, a Morges, sul Lago di Ginevra, 30.000 sacchi di grano, a metà aprile requisì 1.500 muli, contrattò l'acquisizione di altri 4.000 e sparse ai quattro venti grandiose vanterie sulle enormi contribuzioni di guerra che avrebbe imposto a Lione non appena l'avesse presa.

Diviso l'esercito in due colonne, fece avanzare la minore per la Val d'Aosta e la Tarantasia fino a Moutiers, e si apprestò a compiere tutte le finte necessarie al suo disegno. Con la colonna più forte – 29.000 fanti e 911 cavalieri – e seguito da 3.000 muli, il 16 luglio entrò in Moriana, spingendo l'avanguardia fino a La Chambre. Aggiungendo questa mossa alla presenza dei magazzini costituiti nel Genevese, e alla presenza della colonna minore a Moutiers, il dispositivo sabaudo sembrava effettivamente sbilanciato in avanti, verso Lione. Per convalidare quest'impressione Vittorio raccontò in giro d'essere deciso all'offensiva e fece grandi preparativi, installando altri magazzini dappertutto. Poi, improvvisamente, seguendo i piani, si fece raggiungere a sud dalla colonna più piccola, raccolse tutti gli altri distaccamenti meno quelli d'avanguardia, tornò indietro e andò ad assediare Exilles.

Il 1° agosto i Francesi s'accorsero d'avere davanti il vuoto o quasi e puntarono su Briançon.

Intanto Vittorio Amedeo aveva allegramente cominciato gli assedi di Exilles – il 6 – e della Perosa. Il 9 seppe dell'arrivo del nemico a Briançon e fece occupare le alture di Exilles, per impedirgli d'inoltrare aiuti alla forza.

L'11 la Perosa s'arrese. La mattina del 13 anche Exilles. Restava da prendere Fenestrelle, che cadde il 31 agosto e segnò la fine della campagna dell'8 sulle Alpi.

In tutta la campagna l'aspetto logistico aveva giocato un ruolo rilevante. Non solo gli approntamenti dei convogli e dei magazzini erano stati fondamentali per ingannare il nemico all'inizio, ma tutti i movimenti sabaudi riuscirono proprio per la puntualità dei rifornimenti, tant'è vero che l'unica volta, non che mancarono, ma che semplicemente ritardarono, il 21 luglio, l'intero corpo principale dové restare fermo a Lanslebourg *“a causa del ritardo della colonna viveri.”* ^{xxxii}

La campagna del 1709 si aprì con grandi progetti, ma ebbe pochissimi effetti e nessun interesse, tranne che per l'emanazione, il 21 giugno 1709, del “Regolamento o sia costituzione dell'Officio Generale del Soldo di S.A.R.”, che riorganizzava il settore logistico.

Venne il 1710. La notte del 6 luglio Vittorio Amedeo passò il Moncenisio, il 9 effettuò dei distacchi per rinforzare e coprire alcuni settori e il 10 occupò Moutiers. Poi, data la disposizione dei Francesi, si accampò in Tarantasia, ma poiché i foraggi scarseggiavano, la stagione era inoltrata, le comunicazioni sarebbero state rese difficili dall'inverno e non

sarebbe stato possibile svernare in Savoia, decise di soprassedere e l'8 agosto tornò in Italia, mettendo termine alla campagna. Del resto gli stavano arrivando notizie di concrete trattative diplomatiche in atto fra l'Inghilterra e la Francia. Da Londra gli venivano fatte delle proposte di scambiare la corona di Savoia con quella di Spagna, per cui era meglio restare a Torino e seguire dappresso gli avvenimenti. Per lui la guerra guerreggiata era finita, ricominciava quella diplomatica.

La guerra diplomatica ebbe un risultato colossale e tutto sommato inatteso. Agli occhi marinareschi dei commercianti e dell'Ammiragliato d'Inghilterra, le chiavi del Mediterraneo erano due: Gibilterra e la Sicilia. La prima era già inglese, ma la seconda no e non doveva nemmeno diventarlo. Un dominio inglese sulla Sicilia sarebbe stato troppo difficile da mantenere contro le pretese imperiali e francesi e avrebbe implicato un esborso eccessivo in termini militari. Meglio sarebbe stato mettere la Sicilia in mano a un sovrano debole, fedele alleato di Londra e non amico di Versailles e Vienna. A chi, dunque, se non all'Altezza Reale di Vittorio Amedeo II? In un solo colpo si sottraeva il controllo del Mediterraneo alle potenze maggiori, ci si garantiva la perpetua riconoscenza della Casa di Savoia, si adempiva alle promesse fattele al tempo delle trattative elevandola al rango regale e ci si assicurava un dominio commerciale su tutto il Mediterraneo giovandosi d'una base marittima di prim'ordine, il cui mantenimento sarebbe stato a spese dei Savoia.

Tanto era importante l'assegnazione della Sicilia per i Savoia, tanto lo era per gli Inglesi e tanto lo era per lo stesso Imperatore e, quando fu evidente che quest'ultimo non avrebbe accettato né quella né altre soluzioni proposte, Londra procedé dritta per la sua strada, incurante di quanto Vienna potesse dire o fare. Dal canto loro i diplomatici sabaudi avevano istruzioni chiare e operarono al meglio. Così alla fine della guerra Vittorio Amedeo II ebbe il Monferrato, tolto ai Gonzaga, le Langhe, la Valsesia, la Lomellina, Varallo, Casteldelfino, Alessandria, Ulzio, Fenestrelle¹⁴ in cambio di Barcellonaeta, ceduta ai Francesi, e la corona di re di Sicilia, che però non gli fu riconosciuta dall'imperatore Carlo VI, il quale peraltro s'impadroniva dell'intera Italia meridionale, della Sardegna e del Ducato di Milano.

In definitiva Vittorio Amedeo aveva avuto più di quanto gli era stato promesso nelle trattative del 1702, dal momento che otteneva un regno vero e proprio. Aveva raggiunto un risultato politico enorme. Per la prima

¹⁴ Il trattato colla Savoia fissava il confine alpino sulla displuviale: là dove le acque piovane fossero scese a est sarebbe stata terra dei Savoia; a ovest del Re di Francia. Poiché quella parte del trattato del 1713 non è mai stata abrogata o modificata, questo significò che, dopo il passaggio della Savoia alla Francia nel 1860 la cima del Monte Bianco – che prima del 1860 era tutto in territorio sabauda – sarebbe stata equamente divisa in due; e così è ancora oggi, anche se le carte francesi, del tutto arbitrariamente e senza alcun fondamento, assegnano la cima alla Francia.

volta gli ambasciatori dei Savoia erano ammessi, in piena parità con quelli delle Grandi Potenze, a discutere i problemi del Continente e del mondo. Lo Stato sabaudo era entrato nel sistema politico europeo da protagonista.

Ma era l'Inghilterra: la vera vincitrice della guerra. Le Potenze continentali uscivano dal conflitto divise in due blocchi, borbonico ed asburgico, di forza equivalente e separati da una serie di Stati cuscinetto, legati all'Inghilterra o da essa influenzati, tra i quali anche il Regno di Vittorio Amedeo II. Così la Gran Bretagna poteva, nel caso che uno dei due blocchi fosse divenuto troppo potente ed avesse minacciato di portarle danno, allearsi coll'altro e sconfiggerlo.

Iniziava la "Balance of Powers" – il Bilanciamento delle Potenze – che sarebbe stata la costante della politica britannica fino alla fine della seconda guerra mondiale. Londra aveva in mano buone carte e la sua politica non avrebbe girato a vuoto, né si sarebbe fermata per mancanza di fondi.

Le colonie d'America e delle Antille, i trattati commerciali coi Savoia e i Braganza, il privilegio esclusivo d'inviare ogni anno un vascello a commerciare nell'America spagnola e, soprattutto, il monopolio per trent'anni della tratta degli schiavi in Sud America, garantivano nuove e abbondanti sorgenti di guadagno, il cui flusso avrebbe arricchito e fortificato la Gran Bretagna più di qualunque altra nazione europea.

Di solito la cessazione delle ostilità comporta una riduzione dell'organico, passandolo dal piede di guerra a quello di pace. Ma, per quanto riguardava Torino, l'acquisto della Sicilia, l'aumento dei territori in Italia Settentrionale e il perdurare dell'incerta situazione politica internazionale, fecero sì che Vittorio Amedeo II si comportasse in modo opposto. L'ordinamento del 1713, il primo del periodo di pace, infatti stabilì un organico triplo rispetto a quello del 1700 e superiore anche alla forza massima mobilitata in guerra, il cui apice erano stati i 23.000 uomini del 1710. L'unica differenza consisteva nella scomparsa dei servizi di trasporto, che continuarono ad essere attivati in base alle esigenze belliche.

Al termine della riforma, Vittorio Amedeo aveva al suo servizio 24.600 uomini, di cui 17.300 sul continente e 7.300 in Sicilia.

Le risorse finanziarie del 1713 erano molto superiori a quelle del 1700, ma la massa sottoponibile alla leva non si era accresciuta in proporzione, perché la Sicilia aveva mantenuto il privilegio dell'esenzione dalla leva, di cui godeva sotto gli Spagnoli. Questo implicava un aumento delle truppe d'ordinanza nazionali o straniere e dunque un aumento delle spese. Si dovettero cercare dei correttivi e se ne trovarono riducendo dal 15 al 10% della forza totale dell'esercito le truppe di cavalleria e ampliando le forze d'ordinanza, integrandole con una milizia organizzata, chiamata a servire per un periodo limitato. Poi, sempre nel 1713, si migliorò il sistema della milizia scelta, fu ordinato il censimento degli abili al servizio e se ne rimi-

sero i risultati ai Governatori delle Province ed all'Ufficio del Soldo, istituendo, il 19 aprile 1714, 10 reggimenti provinciali, da riunire per l'addestramento due volte all'anno, a maggio e a ottobre.

L'apparato venne messo a durissima prova quando, dopo aver preso la Sardegna alcuni mesi prima, 20.000 Spagnoli sbarcarono a Bagheria il 1° luglio 1718, mentre la loro flotta andava alla fonda in rada a Palermo.

I Piemontesi erano solo 10.000 sparsi in tutta la Sicilia, perciò si concentrarono nelle piazze strategicamente più importanti e, mentre resistevano agli Spagnoli, Francia, Inghilterra, Olanda ed Austria s'unirono in una Quadruplice Alleanza e, alla fine di maggio del 1719, 10.000 imperiali passarono a sostenere i Piemontesi in Sicilia.

La guerra – la terza dell'Età Amedeana – terminò presto e tutto lo sforzo logistico venne fatto per mare, dal momento che le guarnigioni avevano avuto appena il tempo di chiudersi nelle fortezze per resistere. L'unica mossa logisticamente rilevante fu la marcia piemontese da Palermo a Siracusa. Era cominciata il 3 luglio, quando il viceré conte Maffei, con la moglie, un seguito di 400 non combattenti e 1.400 tra fanti e cavalieri, si era ritirato a Piana dei Greci. Da là, in quattro giorni, passando per Corleone, Vicari e Valledolunghe era giunto a Caltanissetta e, vistosi a corto di viveri, aveva ordinato alla sua colonna di entrare a rifornirsi in città. Incontrata la resistenza dei 400 uomini della Milizia Civica, sobillati dai nobili filospagnoli e appoggiati dal resto della popolazione, il Viceré ordinò d'attaccare e conquistò rapidamente la città, perdendo solo 18 morti e 30 feriti. Rimase a Caltanissetta fino a tutto l'indomani, poi, passando per Piazza Armerina, dopo aver incontrato, specie a Palagonia, ogni sorta di resistenze da parte del popolo, sobillato dai nobili filospagnoli lungo tutto il percorso, arrivò a Siracusa il 16. Aveva perso in complesso 113 uomini tra lo scontro di Caltanissetta e le fatiche della marcia.¹⁵ E questa era stata rapida, per i ritmi dell'epoca, perché aveva coperto 360 chilometri in 12 giorni di cammino effettivo, pari a tappe di 30 chilometri in un periodo in cui, come sappiamo, la tappa media non eccedeva i 10-12 al giorno, che potevano salire a 15-20 in caso di marcia forzata.

Vittorio Amedeo fu obbligato, secondo la convenzione del 29 dicembre 1718, a cedere la Sicilia agli Asburgo ricevendone in cambio la Sardegna, ancora presidiata dagli Spagnoli, che vi sarebbero rimasti fino al 1720.

Sotto il profilo organizzativo, alcuni provvedimenti furono presi ancora nel 1730. Il 28 giugno di quell'anno fu emanato il Regolamento per l'Ufficio Generale del Soldo che, per quanto ci interessa, stabiliva al paragrafo 9 come sarebbe spettato all'Ufficio – che aveva sede nella “Casa delle Finanze” – nella persona del Contadore Generale “...l'antivedere che le

¹⁵ Per la precisione l'itinerario fu: Palermo, 3 luglio Piana dei Greci, 4 Corleone, 6 Vicari, 7 Valledolunghe, 8 Caltanissetta, 12 piazza Armerina, 13 Palagonia, 16 Siracusa.

provvizioni per le vesti e le armi delle nostre truppe si facciano a tempi propri, e che ve ne sia sempre fondo di riserva nel magazzino, a cui preporre persona capace per la custodia ed a misura che saranno dovute le vesti e le armi a dette nostre truppe le farà distribuire con ordini suoi in iscritti... al custode suddetto. Le merci che s'introdurranno in detto magazzino dovranno essere della qualità e bontà prescritta dai contratti ed in tal modo verranno distribuite ai quartier mastri de' Reggimenti. » XXXIII

Nel settembre del medesimo anno Vittorio Amedeo II abdicò.

Allora, arrivati alla fine del suo Regno, proviamo a dare una valutazione complessiva sulla logistica sabauda dell'Età Amedeana. Abbiamo visto operazioni pesanti con rifornimenti terrestri a distanza ravvicinata dalle basi – Pinerolo nel 1693 – e operazioni oltre le Alpi di tre differenti tipi: spedizione di media durata con materiale pesante d'assedio, a Embrun nel 1692; spedizione di breve durata con materiali leggeri come nel 1709 sulle Alpi e spedizione di lunga durata con rifornimenti ed appoggio dal mare, come nel caso di Tolone nel 1707. Infine abbiamo visto il caso dell'emergenza siciliana del 1718, che obbligò le truppe ad una marcia, coi carriaggi al seguito, organizzata in tempi minimi, su distanze abbastanza lunghe, compiuta in fretta e con successo.

Considerato tutto questo, il giudizio da formulare non può che essere positivo. In un periodo in cui la logistica si trova davanti a enormi problemi di movimento degli eserciti e dei loro materiali, i servizi piemontesi sembrano funzionare molto bene. Le spedizioni di materiali non hanno ritardi e non ne impongono alle truppe operanti, tant'è vero che fino a ora abbiamo un solo caso registrato, quello di Lanslebourg del 1709, che comunque comportò una sosta di appena 24 ore e non compromise le operazioni. Il personale appare quindi all'altezza della situazione, pure se dà fuoco alle stalle come il mulattiere del 1692; è disposto a rischiare in prima persona e, pur essendo civile a tutti gli effetti, non si sottrae ai rischi della vita militare e della guerra, come nel caso del recupero dei cannoni caduti nei fossati di Embrun sempre nel '92.

Ma probabilmente, per quanto i conducenti potessero essere sottoposti ai regolamenti militari, non doveva essere facile ottenere da loro la disciplina nel movimento, altrimenti non si spiega l'uso dei dragoni per impedire l'inserimento dei carriaggi fra i reggimenti in marcia e il reiterato ordine di non muoversi prima del previsto e di non seguire i quartiermastri, come ci dicono le disposizioni di marcia dell'estate 1692. Invece sembra abbastanza ben regolato il movimento sulle strade per intensità e rapidità. Non ci sono pervenute notizie di intasamenti stradali e, se anche ce ne sono stati, non devono aver inciso sulle operazioni, altrimenti sarebbero stati ricordati, come avvenne, ad esempio, per lo spaventoso ingorgo che centocinquanta anni dopo avrebbe paralizzato il traffico entro Novara, la sera della battaglia del 23 marzo 1849.

Infine l'interazione con altri sistemi di rifornimento, compreso quello navale anglo-olandese in Provenza nel '7, non dà grossi problemi, così come non ne danno il reperimento di viveri, foraggi e materiali in loco, come accade sempre in Provenza, e il sistema dell'appalto a imprenditori civili sembra funzionare bene.

Quest'ultima dell'appalto a civili è una scelta resa obbligata dagli altissimi costi del personale dell'epoca, per cui i bilanci, mai sufficienti, concentrano le loro risorse sul mantenimento di corpi combattenti stabili formati da professionisti e, dovendo tagliare, tralasciano l'apparato logistico, del quale viene predisposta la sola struttura centrale, poi completata, quando necessario e secondo le esigenze, appunto mediante le gare d'appalto. Ne deriva un sistema piuttosto elastico, dai costi ottimizzati e di piena affidabilità. E proprio per ottimizzare sempre più le risorse e mantenere la massima elasticità, sono frequenti le riorganizzazioni parziali o totali del settore.

L'insieme logistico appare dunque se non all'avanguardia, perfettamente al passo coi tempi, flessibile, adeguato alle dimensioni dell'esercito che deve servire e capace di svolgere bene i compiti che gli vengono affidati.

Capitolo 5

Carlo Emanuele III, la Guerra di Successione Polacca e l'organizzazione centralizzata dei Trasporti: 1733-1738

L'abdicazione di Vittorio Amedeo II nel 1730 portò al trono suo figlio, Carlo Emanuele III. Amministratore severo – per suo ordine nessun camino del palazzo reale poteva bruciare più di tre ciocchi di legno al giorno – politico attento e astuto, nel 1733 aderì alla coalizione franco-spagnola contro l'Austria per la Successione di Polonia. La decisione di chi dovesse cingere la corona di Polonia era piuttosto secondaria, ma offriva alla Francia un ottimo pretesto per ridurre la potenza austriaca, eliminandola in quanto appoggio continentale dell'Inghilterra e preparando così la guerra per riconquistare il primato mondiale.

Lo schema strategico francese era lo stesso della precedente guerra – avanzata parallela in Baviera e Pianura Padana, unione delle due armate in Austria e marcia su Vienna – per cui logisticamente era fondamentale l'alleanza sabauda, ottenuta con la formale promessa di Luigi XV di far avere ai Savoia il Ducato di Milano.

Gli accordi fra Versailles e Torino prevedevano l'invio di 40.000 francesi, comandati dal Maresciallo Villars, che si sarebbero posti agli ordini di Carlo Emanuele III insieme a 24.000 piemontesi.

Nel 1732 l'armata sarda allineava 24.608 uomini di cui 13.200 fanti e 2.421 cavalieri, dragoni e corpi di Casa Reale inclusi. La guerra elevò la forza a 37.674 uomini e la fanteria a 25.920, mentre l'artiglieria sarebbe passata dalle 8 compagnie del 1733 attraverso le 12 del 1734 alle 20 del 1735.

Con queste forze Carlo Emanuele III entrò in azione da solo il 28 ottobre 1733, occupando Vigevano; il 29 bloccò le piazze austriache di Novara e Tortona. Il 31 le sue truppe entrarono a Pavia; il 2 novembre iniziò la marcia su Milano, facendovi entrare il 3 l'avanguardia di 12 battaglioni e 9 squadroni.

Sotto il profilo logistico aveva già emanato gli ordini necessari con le "Istruzioni al Contadore Generale circa il modo di regolarsi pendente la campagna" ^{xxxiv} e, leggendone la parte specifica sui trasporti, appare chiaramente come in origine il servizio fosse unificato. Viveri, foraggi, materiali logistici, d'armamento e d'artiglieria erano trasportati dalla stessa organizzazione.

Il fatto era che, prima della guerra, i movimenti e i trasporti erano ridotti al minimo e venivano forniti di volta in volta, secondo le esigenze, dai paesi e dalle città direttamente ai Reparti, secondo quanto previsto dalle "Costituzioni Militari di Sua Maestà", emanate da Carlo Emanuele III, che poi erano semplicemente il regolamento di disciplina dell'Armata Sarda. Dal

Titolo III delle "Costituzioni Militari" – intitolato "Delle Marcie" – si ricava infatti che le bestie da soma e traino e i carriaggi andavano forniti dalle comunità – l'equivalente di ciò che poi sarebbero stati i Comuni – e adoperate per una sola tappa. Dunque la comunità da cui partiva il reparto forniva i mezzi di trasporto necessari solo fino al centro abitato costituente la tappa successiva. Infatti, come diceva il punto 6: *"Li carri e bestie provveduti per la marcia non dovranno passare oltre il termine prescritto nella Tappa. Epperò giunti ad esso, si rilasceranno immantinente a quelli a' quali spettano."* ^{xxxv}

Il provvedimento serviva a non gravare troppo su una sola comunità, dal momento che muli, buoi e carri appartenevano ai contadini e ai commercianti, ai quali servivano per lavorare. I proprietari potevano esserne privati per mezza giornata – il tempo di una tappa – o per due o tre giorni, ma non molto di più. E certamente il compenso corrisposto loro dall'Ufficio del Soldo bastava a ripagare i danni di una breve interruzione del lavoro, ma non quelli di una lunga.

Poteva però accadere che a una tappa mancasse il materiale necessario, allora *"quando nella prima tappa non si trovassero altri carri e bestie per ricaricare il Bagaglio, e riportandone in tal caso una fede dall'Ordinario o dai Sindaci...sarà permesso di valersi de' primi sino alla Seconda Tappa ed anche ulteriormente sin a tanto che si ritrovino ove possano ricaricare il Bagaglio, riportando però sempre di Tappa in Tappa la suddetta Fede."* ^{xxxvi}

Questo andava bene per il tempo di pace, quando i paesi non erano stati devastati dagli eserciti belligeranti e si era certi di trovare carri ed animali in quantità sufficiente; ma in guerra non era così, perciò bisognava prepararsi bene. Ed ecco appunto le "Istruzioni al Contadore Generale", le quali stabilivano: *"Dovendo le nostre truppe far campagna e conseguentemente voi uscire appresso le medeme per compire al vostro uffizio abbiamo stimato opportuno appoggiarvi pur anco spettanti all'Intendenza Generale..."*

...omissis...

2 Per l'Intend.za g.le di armata le incombenze consistono principalmente...

Nella direzione della Munizione del pane...

Per quella dello spedale Reale e spedale volante...

Per la direzione delle vitture tanto per la provianda ed artiglieria e generalmente per le altre provvisioni...per la sussistenza dell'armata

...omissis...

21 Assegnerete alla Munizione una squadra di vitture per trasporto degli utigli...

...omissis...

71 Sovra il 3° capo concernente la direzione delle Vetture dell'armata, tanto per la provianda che Artiglieria...deputerete un buon

Direttore... di zelo e di buona fede... laborioso e ben attento al nostro servizio e facilmente lo potrete ritrovare fra il numero de' commissari di guerra... ed avvertirete di non cambiarlo dal detto impiego.

72... destinerete pure altro ufficiale per riconoscere ed accettare le vitture rimettere gli ordini ai Partitanti ed eseguire le altre incombenze che possono occorrere in dipendenza suddetta e potrete quello ricavare fra li Marescialli di Logis della Cavalleria per servire pendente la campagna... per indi restituirlo al Corpo.

73 Secondo del numero delle Truppe... la distanza de' luoghi in cui probabilmente devono rendersi, se agiranno unitamente o separatamente, e se nella pianura o ne' monti, accerterete la quantità e qualità delle vitture che possono necessitarvi, indi procurerete convenienti partiti...

74 Procurerete d'avere un solo Partitante obbligato alla provvisione di dette Vitture... e che occorrendovi maggiore quantità oltre la conveniente, ricevendone l'avisio fra il tempo da stabilirsi, sia obbligato a quelle provvedere.

...omissis...

76 A misura che si accetteranno dette Vitture, potrete occupare le medeme al trasporto delle farine, biada, biscotto, ed altre provvisioni... per l'armata, quelle ripartendo ne' Magazzeni che giudicherete più propri ed a portata di potervene servire pendente la campagna, secondo gli ordini che riceverete.

77 Potrete similmente impiegare una parte al trasporto delle munizioni da guerra... preventivamente in qualche Piazza a portata del passaggio dell'Armata...

78 Intanto dovrete formare anticipatamente il vostro Reparto all'applicazione delle Vitture per la quantità proporzionata al bisogno e principalmente per l'Artiglieria, Munizione Generale, Tesoreria e simili.

79 E' poichè è stato solito provvedersi dall'Intendenza generale dell'Armata le vitture a diversi uffizi, pel trasporto de' loro Equipaggi, perciò ve ne faremo a suo tempo pervenire lo stato necessario...

80 Prima che s'incominci l'apertura della campagna dovrete dare un soggiorno di due o tre giorni a tutte le vitture destinate di servire pendente la medema, prendendo le vostre misure che tutte esse si trovino nel luogo destinato per l'assemblea affinché non solo le medeme possano riposare, ma il Partitante od i Partitanti abbiano il comodo di provvedersi di tutto il bisognevole... di cordaggi,... coperte per la carica, ¹⁶ chiodi, ferri... e in tale occasione farete... una Revista universale

¹⁶ Cioè i teloni di copertura per il carico dei carri.

per riformare quelle che vi si ritroveranno inutili ed avere una... tal qual cognizione delle squadre più forti e migliori per potervene servire nei casi di maggior urgenza...avvertendovi che le mule che saranno accettate dovranno essere marcate con la marca che sceglierete...

*81 Data la Rassegna destinerete la squadra di mule, che giudichere-
te necessaria appresso qualche Corpo di truppe, quale separatamen-
te dovesse militare...e caricate il Commessario di Guerra...destina-
to appresso le medeme d'aver la direzione di detta squadra.*

*82 Nel partirsi che faranno le vitture dall'assemblea generale, le fare-
te dare il carico delle provvisioni che resteranno a condursi per il
bisogno dell'armata...*

*83 Avanzandosi maggiormente la medema ed in conseguenza allon-
tanandosi sempre più dal Magazeno principale da dove deve rica-
varsi la provvisione delle farine, e sussistenza dell'armata, dovrete
riflettere se le vitture, che si hanno a portata sono sufficienti per com-
pire al vostro bisogno, il che meglio conoscerete formando uno Stato
o sia Tabella delle vitture che avete, delle condotte che vi sono neces-
sarie, e tempo che si richiede per averle.*

*84 Risultandovi che dette vitture non sieno sufficienti, dovrete senza
ritardo pensare al rimedio, o con procurare le traduzioni d'una parte
delle provvisioni con vitture del paese, o con dare a partito il traspor-
to di qualche quantità delle medeme da un magazzino all'altro.*

*85 Avvertirete di tenere le squadre del Partitante...occupate nella
rotta di maggior vicinanza dell'Armata, e di non allontanarle in tal
modo, che in qualche urgente occasione non possiate avere in pron-
to le medeme...*

*86 Ogni tre o quattro giorni di marcia dovete dargli un soggiorno od
assegnargli qualche tappa più breve...*

*87 Alle dette Vitture procurerete di assegnare le Tappe in luoghi sepa-
rati e fuori del passaggio delle Truppe, sì perché possino più facil-
mente aver le necessaria sussistenza, che per non essere ritardato il
loro viaggio od arrestare le medeme...*

88 Dovrete sempre avere nel campo qualche squadra di Riserva...

*89 Starete in attenzione di separare il meno che sia possibile le dette
squadre, ma bensì di far travagliare le medeme uscite assieme, affin-
ché il Partitante possa più facilmente averne la debita cura.*

...omissis...

*92 Le squadre delle Vitture destinate alla condotta delle munizioni da
Guerra, non dovrete mai divertirle ad altro uso...solo potrete servirvi
delle medeme per qualche trasporto in breve distanza dal campo.*

...omissis...

*95...li Partitanti e Mulatieri amalati, potrete loro far ritirare nello
Spedale delle Truppe..." XXXVII*

I punti successivi delle "Istruzioni" – dal 96 al 105 incluso – contengono delle disposizioni non relative ai trasporti, ma d'interesse quanto all'organizzazione logistica nel suo insieme. Stabiliscono infatti come si debba articolare il servizio dei magazzini e l'obbligo di predisporre scorte di viveri, foraggi e materiali sia presso i Reggimenti di fanteria e cavalleria, sia nei magazzini di secondo anello per eseguire più in fretta i ripianamenti. Lo stesso viene ribadito per l'Artiglieria quanto ai traini e al munizionamento.

Tiriamo un po' di conclusioni. Dalle "Istruzioni" appaiono evidenti parecchie cose. Intanto le costanti: il servizio era ancora fornito da imprenditori civili in base a una gara d'appalto e ancora svolto da civili non militarizzati. Lo si vede perché, parlando dei mulattieri e dei conducenti, non solo non si fa praticamente alcun cenno agli obblighi derivanti loro dalla disciplina militare, ma si deve stabilire esplicitamente, al punto 95, che in caso di malattia li si può ricoverare nell'Ospedale Militare. Un'altra prova del perdurare dello stato di civili dei componenti del treno si ha perché, a dispetto del loro gran numero, sono sottoposti non ad un ufficiale, ma ad un Commissario di Guerra – all'epoca carica civile – e ad un sottufficiale anziano, definito ufficiale nel senso coevo di "funzionario", cioè di persona che adempie ad un ufficio. Questi proviene dalla Cavalleria, è distaccato dal Corpo e preposto al controllo dei trasporti per l'esigenza in atto, cioè per la sola durata delle operazioni; mentre invece, dodici anni dopo, il Treno di Provianda vedrà esattamente stabilito il numero dei suoi uomini, regolarmente arruolati, equipaggiati, pagati e, soprattutto, comandati da un ufficiale del grado previsto per la loro forza, coadiuvato da un subalterno e da alcuni sottufficiali.

Ulteriore segno dell'incipiente militarizzazione è la Rivista, cioè l'ispezione preliminare, il collaudo, se vogliamo, delle vetture e delle bestie "...per riformare quelle che vi si ritroveranno inutili ed avere una... tal qual cognizione delle squadre più forti e migliori per potervene servire nei casi di maggior urgenza...avvertendovi che le mule che saranno accettate dovranno essere marcate con la marca che sceglierete", ispezione con cui viene valutata l'idoneità di uomini, animali e mezzi all'ingresso nell'ambito militare.

Nel 1733 esiste quindi un servizio di stampo secentesco, che però sta compiendo i primi passi verso la militarizzazione. Non c'è più l'appalto puro e semplice visto nella precedente Guerra per la Successione Spagnola e nel XVII secolo, ma si cominciano a stabilire in modo preciso compiti e obblighi, abbozzando almeno un'equiparazione, meglio, un'assimilazione allo stato di militare per i conducenti e, ancor di più, per i loro animali, ai quali viene imposto l'obbligo di uno specifico marchio - "*le mule che saranno accettate dovranno essere marcate con la marca che sceglierete*" - che li identifichi come al servizio dell'Esercito.

Quanto ai compiti, appare evidente che il servizio dei trasporti è, nella sua genericità, da impiegare per la movimentazione di qualsiasi cosa: serve, come dice il punto 21, a garantire una squadra specificamente addetta al

trasporto degli utensili – outigli, dal francese “outils” – per la panificazione; serve al trasporto del pane di munizione – cioè del pane del tipo previsto per le truppe – della farina, delle biade e dei foraggi ai reggimenti in campagna; serve a trasportare la legna “*ed altre provvisioni...per l'armata.*” Serve a fornire i mezzi di trasporto necessari alle varie branche e Corpi “*e principalmente per l'Artiglieria, Munizione Generale, Tesoreria e simili...a diversi uffizi, pel trasporto de' loro Equipaggi.*”

Serve, infine, e non è la cosa di minore importanza, anche “*al trasporto delle munizioni da guerra... preventivamente in qualche Piazza a portata del passaggio dell'Armata.*” Ecco, questo è interessante: mentre le provviste devono essere portate direttamente ai reparti, il trasporto del munizionamento leggero e pesante resta nell'ambito del secondo anello, dagli Arsenali e dai depositi munizioni principali a quelli che servono da smistamento per il terzo anello, dove, evidentemente, i Reparti devono andare a rifornirsi adoperando i propri mezzi, cioè i propri carri od i propri muli. Non solo: l'impiego per il trasporto del munizionamento è di tale importanza, che, come dice il punto 92 “*Le squadre delle Vitture destinate alla condotta delle munizioni da Guerra, non dovrete mai divertirle ad altro uso...solo potrete servirvi delle medeme per qualche trasporto in breve distanza dal campo.*”

Siamo dunque in presenza di una struttura estremamente ramificata, ma anche diversificata e attentamente adeguata alle singole specifiche esigenze logistiche; dunque un insieme molto flessibile a cui è conferita una non indifferente autonomia nelle scelte d'impiego. Ne sono prova il continuo uso del verbo “potere” – “*potrete occupare*”, “*potrete impiegare*” – e l'autonomia di valutazione stabilita al punto 81 – “*destinerete la squadra di mule, che giudicherete necessaria appresso qualche Corpo di truppe, quale separatamente dovesse militare.*”

Con questa organizzazione logistica, dunque, l'Armata Sarda entrò in guerra con rapidità ed efficienza. Il governatore della Lombardia austriaca, il conte Lorenzo Wierich von Daun, avendo saputo del suo avvicinarsi, pose un po' di soldati nel castello di Milano, altri 800 a Mantova e si ritirò oltre il Mincio, chiedendo disperatamente aiuto a Vienna e abbandonando a se stesse le fortezze del Ducato.

Lasciato un contingente a predisporre l'assedio del castello di Milano, Carlo Emanuele III andò ad assediare le altre fortezze lombarde, prendendole una dopo l'altra, mentre arrivava l'armata francese. In brevissimo tempo eliminò le sacche di resistenza nemiche, assunse il titolo di duca di Milano ed iniziò ad arruolare i Lombardi “*...per rinforzo dell'Armata, e la leva facevasi con del successo, correndo con animo alacre non pochi ad arrolarsi sotto lo Stendardo del Re di Sardegna, in cui nome formavansi li Reggimenti*” ^{XXXVIII} senza interrompere le operazioni militari, nonostante fosse già inverno.

In marzo, il Re passò in rassegna l'Armata, forte ormai di 70.000 uomini e tenne un Consiglio di Guerra.

Nel frattempo 27.000 spagnoli, sbarcati a Livorno, si unirono ai reparti dell'Infante don Carlo di Borbone provenienti da Parma e marciarono verso sud, alla conquista dei regni di Napoli e Sicilia. Poco dopo ripresero i movimenti nella Pianura Padana. L'armata austriaca, ricevuti rinforzi dal Trentino, attraversò la Lombardia, passò il Po ed entrò nel ducato di Parma. Ne derivò un lungo periodo di manovre, passaggi di fiumi e scontri di entità relativamente ridotta, tutti movimenti che avevano una ragione ben precisa. Gli Austriaci volevano tenere separati i Franco-Sardi nella Pianura Padana dagli Spagnoli, presenti in Toscana e nell'Italia Meridionale, per raggiungere questi ultimi e distruggerli prima che s'impadronissero completamente dei regni di Napoli e Sicilia. Infatti l'Imperatore non aveva modo di far affluire laggiù un consistente quantitativo delle proprie truppe altro che per via di terra, perché privo di una flotta adatta.

L'ampliamento delle operazioni rese necessario un maggior sviluppo e una maggior mobilità dell'artiglieria sarda. Si decise dunque di staccare dall'Intendenza i carriaggi necessari e metterli alle dirette dipendenze del Corpo, per sveltirne i movimenti, perciò il 13 marzo 1734 fu pubblicato il bando istitutivo del Treno d'Artiglieria.

Nel corso del 1735 le operazioni militari nell'Italia settentrionale rallentarono molto e, quando l'intromissione diplomatica anglo-olandese indusse Vienna ad avanzare delle proposte di pace e Versailles ad accettarle, si arrivò ai Preliminari di Vienna del 3 ottobre 1735 ed al conseguente armistizio. Col procedere delle trattative gli eserciti si fermarono e poi incominciarono ad abbandonare i territori occupati, rendendo possibile la riforma, cioè la soppressione temporanea, del treno d'artiglieria in quello stesso 1735, tre anni prima della firma della pace definitiva, avvenuta nel 1738. Per l'Italia il cambiamento di maggior rilievo fu la nascita di un Regno autonomo a Napoli e in Sicilia, di cui fu incoronato sovrano Carlo di Borbone; era Carlo VII, ma sarebbe stato ricordato come Carlo III, ordinale assunto nel 1759 quando lasciò Napoli per il trono di Spagna.

Capitolo 6

Le armate italiane della Successione Austriaca e l'istituzione del Treno di Provianda: 1741-1748

La smobilitazione del 1738 non aveva riportato l'Armata Sarda esattamente al piede d'anteguerra. Infatti invece di tornare ai 24.600 uomini del 1732, era stata compressa solo fino a 30.500, cioè a 7.000 meno dell'organico di guerra raggiunto nel 1733.

La fanteria d'ordinanza era stata conservata a 17.700 effettivi – 4.500 più del 1732 – la provinciale ne allineava 7.200 – 1.200 più che in passato – l'artiglieria era rimasta sulle 12 compagnie raggiunte in guerra e solo la costosa cavalleria era tornata ai 2.420 uomini d'anteguerra, inserendo però anche nei reparti di Dragoni i cinque carabinieri per compagnia tipici della Cavalleria vera e propria.

Erano stati riordinati i premi d'ingaggio e gli stipendi ¹⁷ di tutta l'Armata a piedi e a cavallo, il Battaglione d'Artiglieria aveva avuto una nuova regolamentazione nel 1739, istituendo fra l'altro le Regie Scuole d'Artiglieria e Fortificazione sotto la direzione del Primo Ingegnere colonnello Ignazio Bertola. Infine le piazze degli Stati Sabaudi erano state attentamente ricontrollate e, dove era il caso, rinforzate e rimodernate.

La nuova guerra si accostò lentamente all'Italia e diede alla Sardegna il tempo di prepararsi bene. Si cominciò dagli organi centrali ¹⁸ e, dopo la stipulazione dell'alleanza provvisoria coll'Austria, rimase abbastanza tempo per disporre l'Armata all'entrata in campagna.

Nella primavera del 1742 la forza ¹⁹ delle truppe sarde destinate al teatro operativo della Pianura Padana ammontava a poco più di 19.000 uomini – 16.800 fanti e 2.300 cavalieri – che vennero fatti entrare in campagna ai primi di marzo. Il Treno d'artiglieria venne organizzato col bando del 2 settembre di quell'anno.

Il grosso vantaggio di cui disponeva Carlo Emanuele consisteva però nella presenza al suo fianco di bravissimi generali, l'operato di molti dei

¹⁷ Come si evince dal *Regolamento che S.M. comanda debba d'or in avanti osservarsi da tutti li reggimenti di fanteria (compreso quello di Guardia) che in quelli di cavalleria e Dragoni circa le somme da pagarsi tanto per gli uomini volontari di richiuta che per quelli avessero altre volte servito nelle truppe della M.S. come pure li Soldati che a cagione de loro congedi limitati... dovessero essere ringaggiati*, dell'11 gennaio 1738, ms in AUSSME, L 3, 11, Stati Preunitari, Piemonte.

¹⁸ *Coi Regolamenti di S.M. per le Segreterie di Stato - Della Segreteria di guerra del 29 gennaio 1742*, in DUBOIN, tomo VIII, vol. X, pag. 349, e col *Regolamento dato da S.M. pel governo economico delle aziende durante la campagna*, del 14 marzo 1742, rip. in DUBOIN, tomo VIII, vol. X, pag. 707.

¹⁹ Questi dati sono desunti dall' *Etat général des troupes du Roi de Sardaigne* del 1742, una cui copia è in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.

quali resta ancora impossibile distinguere nel lavoro complessivamente svolto.

Con uno strumento logistico di questo genere, lo Stato Maggiore Sardo funzionava a perfezione, retto da quattro tenenti generali, cinque marescialli di campo, quattro brigadieri, dal quartiermastro dell'Armata, dal Maggior Generale della Fanteria, dai colonnelli dell'Artiglieria e degli Ingegneri coadiuvati da 20 aiutanti di campo, dal personale della Direzione degli Equipaggi, della Prevostura e dell'Ufficio del Soldo. In totale erano sì e no 70 persone, che si avvalevano di un perfetto sistema logistico, sviluppato grazie ad un'amministrazione così funzionale da fare invidia agli Austriaci. *"Mi piange il cuore"* scriveva il generale Walsegg dopo averlo esaminato da vicino *"quando io apprendo in qual modo è servito il re di Sardegna, mentre nel nostro governo non si vedono che confusione e ruberie."* XXXIX

Gli Austriaci avevano molte altre preoccupazioni. La guerra, che si era accesa per la successione al trono imperiale di Germania, vedeva da un lato Francia, Principi tedeschi e Spagna, la prima proiettata contro l'Austria attraverso l'altopiano bavarese a sostegno e "garanzia delle libertà tedesche", cioè dello spezzettamento politico del corpo germanico. I secondi che dallo spezzettamento politico ricavano più vantaggi che dall'assoggettamento all'Imperatore, ovviamente erano per la maggior parte ben decisi a restare neutrali o, come i Bavaresi, a combattere. La Spagna, infine, vedeva nella guerra un'ottima occasione per recuperare tutto ciò che aveva perso in Italia con la Guerra di Successione Spagnola, cioè Milano, da dare al fratello minore di Carlo VII di Napoli.

Carlo Emanuele III vide con preoccupazione profilarsi all'orizzonte l'insediamento di un altro Borbone a Mantova e magari in Lombardia. Il Piemonte correva il rischio di tornare chiuso fra i Borboni, come nel 1701, perdendo la propria libertà di manovra. Badando più all'autonomia politica che all'ingrandimento territoriale, inutile se fosse stato circondato dai Borboni, Carlo Emanuele comprese che non c'era che una strada da seguire e comunicò a Madrid che, se le truppe spagnole avessero tentato d'entrare in Lombardia, l'Armata Sarda avrebbe sbarrato loro la strada.

Era cominciata una nuova guerra mondiale, al cui termine le cose sarebbero rimaste come prima.

Gli Spagnoli sbarcarono alla Spezia e nello Stato dei Presidi 12.000 fanti e 1.300 cavalieri, attraversarono la neutrale Toscana e marciarono per unirsi alle truppe napoletane, che stavano risalendo lungo l'Adriatico verso la Romagna.

Dal momento che Madrid mostrava di non curarsi dei suoi ammonimenti e metteva a repentaglio la sicurezza del Milanese, Carlo Emanuele III allertò le proprie forze e stipulò, il 1° febbraio 1742, la citata alleanza provvisoria coll'Austria. XL

Ai primi di marzo varcò il confine, dirigendosi verso Piacenza, Parma ed il Pavese con un primo scaglione di 9.000 uomini, seguito da un secondo di pari entità, ponendo il suo Quartier Generale a Piacenza e dislocando l'esercito nel territorio delle tre città padane ²⁰ in modo da poterlo riunire in un sol giorno.

Poi, visto che Francesco III d'Este duca di Modena proprio non voleva allearglisi, Carlo Emanuele III lo neutralizzò occupandogli lo Stato.

Fermiamoci un momento coi Piemontesi e gli Austriaci a Modena e gli Spagnoli di fronte. Il problema della Guerra di Successione Austriaca per chi la voglia esaminare sotto l'aspetto logistico, è tale che, se si cominciano a seguire anche in linea generale le operazioni, non se ne esce più.

Gli otto anni del conflitto ne videro di ogni genere, con un ampio corollario di armistizi, entrate in guerra e manovre del tipo più vario e, soprattutto, videro la scesa in campo di altri due eserciti italiani – quello genovese e quello napoletano – l'apertura di più fronti e un incremento mai visto delle difficoltà logistiche.

Carlo Emanuele sapeva scegliere i suoi generali e valutare le mosse più opportune da ordinare loro, tenendo con tutti una nutrita corrispondenza; e al principio del capitolo si è fatto cenno al suo Stato Maggiore. Era ridotto ma efficientissimo; e lo era perché lui lo controllava costantemente da vicino. L'esame anche solo di una parte della sua corrispondenza lo prova; e spiega pure perché delegasse le operazioni ai suoi generali: c'erano troppe cose da fare simultaneamente in troppi posti diversi e distanti. Vittorio Amedeo aveva dovuto occuparsi della politica estera, di quella interna, dell'organizzazione delle forze armate, del reperimento dei fondi e delle vettovaglie e di combattere; ma aveva dovuto combattere solo su un fronte. Carlo Emanuele invece no: nella Successione d'Austria si trovò con eserciti nemici che sbucavano a minacciarlo da tutte le parti; ed erano parti lontanissime tra di loro, perciò era necessario delegare per lungo tempo certi comandi ai sottoposti.

Ovviamente, quando poteva manovrare colle truppe riunite, era lui a comandare e a dirigere, ma quante volte fu possibile? E comunque l'occuparsi della logistica quanto tempo gli poteva sottrarre all'attività operativa?

Nel 1742 Carlo Emanuele dalla Riviera Romagnola dovè accorrere in Savoia, nel '43 si trovò i nemici contemporaneamente in Emilia Romagna, a Nizza e in Piemonte; nel 1744 – un anno di tutto riposo – ebbe “solo”

²⁰ Per l'approvvigionamento si diedero disposizioni di vario genere, le più importanti delle quali sono quelle contenute nelle *Istruzioni date al regio commissario nel Piacentino per la formazione dei magazzini di paglia, fieno e legna per servizio della truppa*, rip. in DUBOIN, vol. XXIX, pag. 717 e nelle *Istruzioni date dal sopra intendente alla direzione economica del Piacentino... al regio commissario sulla provvista e formazione dei magazzini pel foraggio delle regie truppe*, rip. in DUBOIN, vol. XXIX, pag. 717.

un'invasione in Piemonte; ma nel 1745 si trovò in difficoltà gravissime, da cui uscì per il rotto della cuffia e col Paese invaso e per metà occupato. Nel '46 dovè aprire la campagna simultaneamente in più punti e contemporaneamente seguire a Torino i contatti diplomatici con la Francia e coll'Austria; nel '47, infine, i fronti furono tre: Nizza, Genova e le Alpi.

Con un tale tipo di guerra occorreva un centro di direzione strategica, che oltretutto doveva essere continuamente aggiornato sulla situazione finanziaria, diplomatica e logistica, oltre che su quella militare. La guerra diveniva sempre più complessa e non permetteva più di seguire le truppe sul campo. Anzi, il comando diretto durante la Successione Austriaca poteva divenire controproducente ed impedire un efficace perseguimento degli obiettivi politici generali.

Ora, Carlo Emanuele III sapeva commisurare l'azione militare a quella politica, adoperando la prima in funzione degli obiettivi della seconda; ma non poteva che delegare tutto ciò che richiedeva uno sforzo abitudinario e costante, prevedibile e programmabile; dunque si applicò alle operazioni ed alla diplomazia e delegò la logistica.

Come abbiamo detto, non è opportuno riferire qui le complesse operazioni italiane del settennio 1741-48 e basterà darne un quadro d'insieme. L'inizio del conflitto vide gli Spagnoli in marcia verso Milano respinti dagli Austro-Piemontesi e nel 1743 tallonati fino al confine tra Stato della Chiesa e Regno di Napoli, sul Tronto. Così i Piemontesi si trovarono a dover mantenere il grosso sulle Alpi contro i Franco-Spagnoli e un altro contingente in Emilia.

Nel 1744, contro il parere di Carlo Emanuele III, gli Austriaci allargarono il conflitto minacciando il Regno di Napoli, mentre per la terza volta veniva minacciato e invaso il Piemonte.

La riunione delle truppe spagnole e napoletane consentì a Carlo VII di Borbone di battere quelle austriache a Velletri nell'agosto del 1744, obbligandole a una disastrosa ritirata attraverso il neutrale Stato della Chiesa fino alla Pianura Padana, mentre i Piemontesi riuscivano con molte fatiche a far ripassare le Alpi agli invasori franco-spagnoli. Ma nel 1745 entrarono in guerra i Genovesi, preoccupati per la minaccia di cessione del Marchesato del Finale ai Savoia. L'abbandono genovese della neutralità consentì ai Franco-Spagnoli provenienti dalla Francia d'attraversare la Liguria per collegarsi agli Ispano-Napoletani in arrivo da sud alle calcagna degli Austriaci. La massa di manovra così ottenuta, rinforzata da 10.000 Genovesi con un treno d'artiglieria, passò l'Appennino, invase Piemonte e Lombardia, minacciò Torino e occupò Milano, ma, per presidiare le conquiste fatte, perse mobilità e, nei primi mesi del 1746, gli Austro-Sardi partirono al contrattacco. Riconquistarono Milano, liberarono il Piemonte, invasero la Liguria prendendo Savona e Genova e passarono il Varo per assediare Tolone coll'appoggio della flotta inglese, mentre l'esercito geno-

vese crollava e i resti di quello franco-ispano-napoletano si rifugiavano in Francia. Contemporaneamente un contingente piemontese sbarcò in Corsica e si unì ai locali ribelli anti-genovesi, aprendo un altro pericoloso fronte.

L'insurrezione di Genova del 1746 scatenata da Balilla col famoso sasso obbligò gli Austriaci a evacuare Genova ed interruppe lo sforzo su Tolone, incoraggiando i Franco-Spagnoli a tornare verso l'Italia. Così, nel 1747, mentre a Genova sbarcava un contingente francese di soccorso, un altro marciava lungo la Costa Azzurra e un terzo minacciava il Piemonte attraverso le Alpi. In Liguria le operazioni non ebbero grandi fatti, ma sulle Alpi i Piemontesi distrussero i Franco-Spagnoli all'Assietta, nella memorabile giornata del 19 luglio 1747.

Fu l'ultima grande battaglia della guerra, che si concluse nel 1748.

Ciò detto, limitiamoci al discorso logistico partendo dai sistemi minori, cioè il genovese ed il napoletano. A differenza di quella sarda, le logistiche genovese e napoletana agirono per poco tempo, servendo meno uomini e su distanze tutto sommato ridotte.

Costretti ad entrare in guerra dalla minaccia dell'invasione austriaca, i Napoletani in pratica dovettero improvvisare un esercito. Dopo averlo unito a quello spagnolo d'Italia, costituirono una massa di manovra leggermente superiore alle truppe austriache in marcia verso sud e, visto che queste ultime avevano scelto per l'invasione la via di Roma, più lunga ma più facile e sicura da percorrere, dall'Abruzzo Carlo VII fece precipitosamente convergere a sinistra le proprie truppe, portandole nel Lazio meridionale per intercettare il nemico il più a nord possibile. Si fermò a Velletri, in una zona tatticamente forte e strategicamente rilevante, che gli consentiva di sbarrare la via di Napoli con facilità e di controllare la pianura fino al mare. Le posizioni erano naturalmente salde e, se pure le avesse perse, avrebbe potuto ritirarsi appoggiandosi ad una serie di linee difensive successive fino a quella Garigliano-Gaeta.

Infine, alle spalle aveva terreni fertili e le basi logistiche dei porti di Anzio e Gaeta e, poiché il suo intento non consisteva nel distruggere l'esercito austriaco, ma solo nell'impedirgli d'invadere il Regno, poteva attendere a lungo.

E il sistema di rifornimento napoletano com'era? Le fonti sono concordi: un disastro. In primo luogo – come in Piemonte e altrove – era assicurato da appaltatori civili, ma con notevoli differenze rispetto a quelli dei Savoia. In secondo luogo, vuoi per la fretta, vuoi per la trascuratezza di cui soffre un apparato militare messo in piedi da poco tempo, la logistica funzionava male, non tanto sotto il profilo del nutrimento della truppa, delle rimonte e del ripianamento delle parti di ricambio, ma per la disorganizzazione ed il caos in cui versavano il reperimento, la conservazione e la distribuzione dei viveri.

Le memorie dell'epoca lo dicono chiaramente, da quelle di monsignor Celestino Galiani, all'epoca cappellano maggiore del Re e, in caso di guerra, "superiore spirituale dell'esercito" ^{xli} fino ai resoconti di seconda mano, come quelli del Papa allora regnante.

Già in Abruzzo la disorganizzazione logistica si era fatta sentire pesantemente. Aveva scritto infatti monsignor Galiani che, per la mancanza di foraggi e viveri: *"per non morire dalla fame convenne da luoghi convicini, per pessime strade ed in tempi piovosi farne condurre sulle spalle degli uomini e delle donne, in distanza di dodici e più miglia.... Né per altro poteva succedere altrimenti perché dopo il passaggio di più reggimenti, avendo ancora la corte, che seco portava migliaia di persone e di bestie, fatto l'istesso cammino e ciò senza le necessarie prevenzioni, per necessità ebbero a mancare le vettovaglie per gli uomini, ed i foraggi per le bestie.... Sicché, tutti i poveri luoghi per li quali si è passato e i circonvicini a quindici miglia a destra ed a sinistra son rimasti così rovinati che non potran rimettersi per parecchi anni."* ^{xlii}

All'arrivo nello Stato Pontificio la situazione non cambiò. *"Non essendosi fatti magazzini vi era somma penuria di viveri, e dovevano penare le povere città dello Stato Ecclesiastico a provveder quasi tutto il bisognevole."* ^{xliii}

La situazione delle truppe napoletane e spagnole a Velletri nell'estate e nell'autunno del 1744, prima della vittoria sugli Austriaci, vividamente descritta da papa Benedetto XIV in una sua lettera del 3 giugno 1744, è un triste scenario di danni e devastazioni, testimonianza dell'incapacità napoletana e spagnola di organizzare e mantenere in funzione un apparato logistico: *"Nella parte più remota, prima d'Anagni ed oltre di Velletri, ove ritovasi l'armata napoletana spagnuola, la soldatesca ha fatto danni indicibili, facendo devastazione di vigne, tagliamenti d'alberi, e volendo dal paese quello che non v'è essendovi giunte all'improvviso più di trentamila persone senza aver che mangiare. Nella parti poi più vicine, et signanter in Marino, ove è il principe di Lobkowitz colla sua armata, è una pietà il sentire quanto in quel luogo si è fatto e si va facendo."*

Vantano i Spagnuoli, che se devastano pagano: ma ciò non è vero, si perché promettono semplicemente di pagare, si perché, quand'anche, pagassero quello che promettono, non pagano il quinto di ciò che levano e del danno che fanno."

Rispetto poi agli Austriaci, col pretesto che la truppa non si può trattenere, si fa mano bassa; si è massacrata la terra di Marino con esser entrati i soldati nelle case, essersi ubriacati, ed aver fatto correre per le cantine il restante del vino, aver levati i denari a taluno, ad altri le poche suppelletili di casa, ed al contestabile ²¹ che è il padrone del luogo, e nel di cui

²¹ Si tratta del Principe Colonna, cui spettava il titolo di Connestabile (contestabile) del Regno di Napoli e che dunque, pur essendo neutrale come suddito pontificio, in qualità di feudatario del Re di Napoli era considerato nemico degli Austriaci.

palazzo alloggiava il principe di Lobkowitz, si sono portati via venti para di bovi.”^{xliv}

Se si leggono le memorie di monsignor Celestino Galiani, il quadro peggiora, perché si vede come anche durante la marcia d'avvicinamento in Abruzzo e nel Basso Lazio sprechi e danni avessero afflitto il sistema di rifornimento. In un giorno l'incuria e i guasti consumavano ciò che l'Amministrazione Sarda avrebbe fatto durare una settimana con soddisfazione delle truppe.

Il sistema dell'appalto funzionava in mezzo alle ruberie e i commissari di guerra erano i ladri peggiori. Non faceva eccezione quello napoletano, *“l'iniquo commissario di guerra Calvaria, che essendo un giovane inesperto, e pieno di vizii, non faceva altro che giocare dalla mattina alla sera, con giocarsi centinaia di zecchini. Per rifarsi, poi delle perdite, ha usate mille estorsioni, violenze e crudeltà.”*^{xlv}

Carlo Goldoni, che durante quella guerra si trovò in Romagna prima al campo spagnolo e poi in quello austriaco, dando commedie in entrambi, trasse spunto da quanto vedeva per ambientare le sue opere *L'Amante militare* e *La guerra*. Nella seconda campeggia a tutto tondo un Commissario di Guerra il quale narra al pubblico come ha fatto carriera. Goldoni nelle sue *Memorie* scrive che il personaggio era vero e che veramente aveva combinato quanto diceva. Vale la pena di riportare il passo, perché è quanto di più illuminante per comprendere il funzionamento della logistica ispano-napoletana. *“Chi credete che fossi io prima di essere commissario? Io ero un povero tamburino. Sono passato a fare il garzone di un vivandiere: realizzai dieci scudi; con quelli comperai un asino e mi misi a trafficare nell'armata. Poi ho fatto il condottiero di muli, quindi son passato a magazzino dei grani. Mi sono poscia interessato dei forni. Di là sbalzai a essere provvisioniere. Andò bene il guadagno, mi regolai con prudenza, mi feci benvolere dai generali, ho saputo spendere con giudizio, ho regalato a tempo; e finalmente sono arrivato al grado di commissario di guerra.”*^{xlvi}

Con queste premesse professionali, non c'è da stupirsi se i convogli erano organizzati male e funzionavano peggio. In movimento i carriaggi venivano all'ultimo posto dell'ordine di marcia. Davanti a tutti c'era l'avanguardia, seguita dal Re e dai suoi aiutanti e guardie; poi veniva la seconda linea col grosso e l'artiglieria e infine i bagagli, non è chiaro sotto quale scorta.

Dalle memorie coeve si direbbe che l'entità della scorta variasse a seconda del periodo e del carico da scortare, ma sempre con scarsi risultati in termini di sicurezza. Infatti il 7 giugno *“Gli usseri austriaci presero prigionieri suoi duecento soldati Napolispani che convogliavano quattro muli carichi di denaro che da Napoli portavano a Velletri”*^{xlvii} ripetendosi il 22 e ancora il 29 giugno, quando presero agli Spagnoli due muli carichi di denaro.

Il 10 giugno un convoglio napoletano fu predato da 100 ussari imperiali grazie alla *"somma scioccheria o negligenza di aver fatto accompagnare un convoglio di 450 muli carichi di viveri da due soli dragoni"* ^{xlviii} e il 19 *"gli Austriaci nella machia di Nettuno per venire in campo Morto presero alli Spagnoli 250 muli carichi di vettovaglie che venivano da Napoli al Campo di Velletri."* ^{xlix}

Come si vede, siamo assai lontani dai commenti di Walsegg sul buon funzionamento del sistema sardo.

La storia della logistica napoletana durante la Guerra di Successione Austriaca sostanzialmente finisce dopo Velletri. Il grosso dell'esercito arrivò a Roma, ma poi rientrò a Napoli e non ebbe più bisogno d'alcun tipo di trasporto – per treno o someggiato – mentre il contingente mandato a nord con de Gages venne inserito a tutti gli effetti nel sistema militare spagnolo e quindi dipese dall'apparato spagnolo di rifornimento.

Ancora più ridotto l'impegno dei Genovesi, che entrarono in guerra nel 1745, cioè proprio mentre il sistema napoletano cessava di funzionare. Preoccupati dal Trattato anglo-austro-sardo sottoscritto a Worms, che prevedeva la cessione del Marchesato del Finale alla Sardegna, il 16 giugno 1745 i Genovesi firmarono il Trattato di Aranjuez alleandosi ai Franco-Spagnoli. Si impegnavano a fornire un corpo di 10.000 uomini con un treno d'artiglieria, da utilizzarsi però, in qualità di ausiliari, contro il solo Re di Sardegna come risposta alle sue mire sul Finale. La Repubblica non combatteva per terra da settant'anni e il suo piccolo esercito non aveva un treno. L'unico impegno militare conosciuto dai soldati della Serenissima fino a quel momento era stato contro gli insorti corsi – i Malcontenti – e naturalmente si ricorse, come di norma, all'appalto ai civili. Fu un disastro, perché il sistema funzionò malissimo.

Ad ogni modo, alla metà di luglio l'esercito delle Tre Corone – di Napoli, Spagna e Francia – rinforzato dai Genovesi, che marciavano in retroguardia, avanzò verso nord per entrare nel Piemonte meridionale e passare nel Ducato di Parma.

Carlo Emanuele sapeva benissimo di essere in condizioni di netta inferiorità. Si difese evitando la battaglia campale decisiva e resistendo passivamente appoggiandosi alle fortezze, a loro volta sostenute dall'armata in campagna, che però non doveva essere impegnata altro che in caso estremo. Per questo non intervenne quando cadde il castello di Serravalle Scrivia il 2 agosto. Né si mosse per aiutare Tortona, che resse fino al 13 settembre. Ma la prolungata resistenza di Tortona costituì un primo problema perché, dopo la sua caduta, i Genovesi, dichiarando di essere in guerra solo contro la Sardegna, si rifiutarono di proseguire le operazioni e tornarono a Genova; e forse il malfunzionamento dell'apparato logistico, costoso e inefficiente, non fu estraneo alla scarsa attività delle loro truppe.

Liquidati Genovesi e Napoletani, torniamo ai Sardi. Come abbiamo visto, il periodo militarmente peggiore per loro fu il 1745. Gli Ispano-Napoletani stavano avanzando da sud incalzando gli Austriaci sconfitti, i

Franco-Spagnoli erano riusciti a superare le Alpi e grazie ai Genovesi potevano unirsi all'esercito di de Gages in arrivo da sud.

Tutto ciò appariva abbastanza prevedibile a Carlo Emanuele III già nell'inverno 1744-45. Infatti gli Austriaci in ritirata stavano svernando nell'Italia Centrale, i loro inseguitori erano a poca distanza, la situazione in Germania era pessima e rendeva impossibile l'arrivo di rinforzi austriaci, infine era certo un nuovo sforzo offensivo franco-spagnolo attraverso le Alpi. L'unico dubbio era sul quando la Repubblica di Genova sarebbe entrata in guerra, ma si era certi che l'avrebbe fatto.

Normalmente d'inverno ci si riorganizzava in vista della prossima campagna; e proprio perché si trovava davanti a un anno quantomeno difficile, con almeno tre eserciti nemici da fronteggiare su due, forse tre teatri operativi diversi, Carlo Emanuele riordinò tutto il riordinabile, cercando d'impiegare al meglio le sue risorse, conscio di poter contare sull'appoggio finanziario inglese ma non su quello militare austriaco.

Non stupisce dunque che proprio nel 1745 appaia la militarizzazione del sistema dei trasporti per l'esercito. I tempi erano gravi ed occorreva avere tutto sotto il più stretto controllo. Perciò, il 5 marzo 1745 fu emanato il *Regio Viglietto col quale S. M. ordina la formazione di un treno di provianda e ne approva il regolamento*. Diceva:

“Il Re ecc..

Uffizio generale del Soldo. Atteso il deperimento d'una notevole quantità di bestie bovine succeduto nel paese a cagione dell'influenza che tra di esse corre, abbiamo risolto di fare accomperare per conto vostro 500 circa cavalli per...un treno di provianda il quale serva al trasporto de' viveri necessari all'armata in campagna...

A misura che anderanno giungendo i cavalli che si fanno accomperare, farete assentare le persone che si richiederanno per avere cura...prevalendosi in compimento de'sopradetti cavalli quelli che si trovano provenienti dalla riforma di reggimenti dragoni...darete tutte...le disposizioni necessarie per l'allestimento di detto treno...

Torino, 5 marzo 1745

C. Emanuele ”¹

Contemporaneamente appariva il “Regolamento dato dalla Segreteria di guerra pel nuovo Treno di provianda in campagna”, che stabiliva:

“1° S. M. vuole che si formi un treno applicato al trasporto de'viveri necessari all'armata...

2° Sarà provvisto de' sottotonotati ufficiali i quali dovranno invigilare alla buona direzione del medesimo, ed alla cura de'cavalli. Si

dividerà in 5 brigate di cento cavalli e cinquanta carri caduna, e si preporrà a ciascuna un luogotenente o marescialle di logis,²² un borrigliere,²³ maniscalco, giovane maniscalco, charron o sia fabbricarro,²⁴ cinque brigadieri e cinquanta palafrenieri, ognuno dei quali avrà la cura e condotta di due cavalli.

3° Il capitano sarà provvisto di regie commissioni, il luogotenente e marescialli di logis, riceveranno quelle che gli verranno spedite dall'ufficio, e tutti gli altri saranno dal medemo assentati e descritti a ruolo per nome, cognome, patria e nome di guerra.²⁵

4° Se gli spiegaranno al tempo dell'assento le rispettive paghe e vantaggi, e se gli intimarà che abbandonando il Servizio a cui vengono destinati incorreranno la stessa pena che resta prescritta contro quelli che si evadono dal treno d'artiglieria.

5° Goderanno pendente l'attuale servitù della infrascritte paghe e vantaggi

			Paga l'anno	Pane giorno	Letti
Capitano	1	Il quale avrà l'ispezione sopra i subalterni, i cavalli e la direzione economica del treno	£ 900	1	
Luogotenente	1	Supplirà alle veci del capitano in caso di assenza o separazione dal Corpo avrà nello stesso tempo la direzione di una brigata	£ 500	1	
Scrivano	1	Per la direzione economica	£ 500	1	
Marescialli logis	4	Per la direzione d'una brigata caduno	£ 400	1	
Brigadieri	25	"	£ 270	1	1/2
Palafreniere	250	"	£ 180	1	?
Borriglieri	5	"	£ 540	1	1/2
Charron	5	"	£ 540	1	1/2
Maniscalchi	5	"	£ 540	1	1/2
Giovani maniscalchi	5	"	£ 270	1	1/2

²² Maresciallo d'alloggio, grado più o meno pari a quello di Maresciallo Maggiore.

²³ Italianizzazione del francese "Bourrelier", sellaio.

²⁴ Cioè un carradore.

²⁵ In termini correnti, il paragrafo significa che il capitano, il tenente ed i marescialli d'alloggio avrebbero ricevuto le nomine direttamente dall'Ufficio del Soldo, al quale spettava normalmente tale incombenza, insieme a quella della tenuta dei ruoli di tutte le truppe. Di tutti gli altri sempre l'Ufficio del Soldo avrebbe registrato l'arruolamento (assento), segnandone sui ruoli il nome, cognome, luogo di nascita e il "nome di guerra", cioè il soprannome con cui fino alla Restaurazione i militari sceglievano – se volevano – di farsi chiamare nei reparti. A dire il vero il termine assento – italianizzazione dello spagnolo "Asiento", con cui si indicavano gli appalti – sembrerebbe indicare più esattamente che il personale subalterno fosse in un certo senso appaltato, come se fosse fornito da un'agenzia di lavoro interinale del secolo XXI, e veniva inserito temporaneamente – cioè per la durata delle operazioni – fra le truppe regolari, con tutti i diritti e i doveri.

Deconto vestiario dei brigadieri e palafrenieri a soldi uno denari sei caduno il giorno £ 27.

6° Oltre i 250 palafrenieri sopra fissati se ne stabiliranno due altri soprannumerari per brigata.

7° La paga delle lire 270 del brigadiere corrisponde a quella di soldi 15 il giorno, cioè 13 di prest, e due di piccolo deconto mediante quali sarà obbligato alla manutenzione delle bottine, speroni, sciabla, abersacco, striglia, brozza, pettini, forbici, staffili e panadora²⁶ che gli si rimetteranno e provvederanno dall'ufficio per la prima volta ed alla provvisione e manutenzione del proprio delle camicie e scarpe e cravatte.

Quella del palafreniere di £ 180 corrisponde a soldi 70 il giorno, cioè soldi 8 danari 6 di prest, e soldi uno denari sei di piccolo deconto, mediamente quale sarà determinato a mantenere e provvedere quanto sopra....

8° I cavalli per detto treno saranno provvisti descritti a ruolo applicati alle brigate, mantenuti fatti annualmente marcare dall'ufficio, e resterà stabilita per i medemi.

La noritura ad un rubbo ed un quarto di fieno e due coppi²⁷ d'avena per cadun cavallo il giorno, la qual porzione potrà essere diminuita dall'ufficio allorché riconosca non essere per intero necessaria.

La rimonta a soldi due il giorno per cavallo ed il prodotto d'essa dovrà porsi in cassa a parte come si pratica per i reggimenti di cavalleria, qual rimonta importa l'anno £ 96.

Ferratura a soldi uno il giorno per cavallo £ 18

Li medicinali a danari sei il giorno per cavallo £ 9

9° Si faranno dallo stesso ufficio provvedere ad uso del medesimo treno carri 220, cioè una parte alla paesana, ossia a quattro ruote, e l'altra a tombarelli a 2 ruote con tutti i fornimenti ed arnesi necessari per il tiro d'essi, ed i cavalli sopravanzati saranno impiegati al traghetto dei cassioni destinati alla condotta del pane da munizione. Per la manutenzione di carri si bilanceranno soldi uno denari sei al giorno per caduno rilevanti l'anno £ 27

Per quella dei fornimenti ed arnesi soldi uno il giorno per cavallo rilevanti l'anno £ 18

10° Li capitano luogotenente e marescialli di logis e brigadieri saranno immediatamente sottoposti agli ordini dell'ufficio generale del

²⁶ Di conseguenza la dotazione personale di buffetterie comprendeva, nell'ordine: le bottine (che erano le speciali ghettoni di cuoio molto spesso, adoperate dai Dragoni e da quanti dovevano essere impiegati indifferentemente a piedi ed a cavallo, mentre le truppe a piedi indossavano ghettoni di tela robusta e quelle a cavallo gli stivaloni di cuoio), speroni, sciabola, sacco per biada per nutrire i cavalli, striglia, brusca, pettini, forbici, fruste corte e tascapane.

²⁷ Il rubbo piemontese si divideva in 25 libbre e corrispondeva a 9,221 chilogrammi, per cui un rubbo e un quarto era pari a 11,526 chilogrammi, mentre un coppo – diviso in 24 cucchiari, o "coppette" – equivaleva a 2,8758 litri, per cui due coppi davano una razione d'avena di 5,7516 litri.

Soldo o commissari di guerra in campagna, e dal medemo provvisti della opportuna istruzione intorno al modo con cui dovranno regolarsi nell'eseguire le condotte de' viveri ed altri per la sussistenza dell'armata, e riempire le altre incombenze che gli saranno commesse....

11° Sarà ai medesimi permesso di valersi di un cavallo del treno caduno da eleggersi tra i meno atti al tiro, con intervento ed approvazione della persona che sarà per ciò deputata all'ufficio...

12° Ciascuna brigata avrà al suo seguito un tombarello per il semplice trasporto della forgia, carri di riserva, e medicinali ed un carro per la condotta de' boschi, ²⁸ arnesi di riserva ed utigli necessari per differenti raddoppi... intorno al treno...

Torino, 5 marzo 1745

*Bogino*²⁹

Dal testo appare evidente che il Treno di Provianda, organicamente pari a una compagnia rinforzata – e infatti era al comando di un capitano – nelle intenzioni doveva portare i viveri, quindi apparteneva a quello che sarebbe poi stato chiamato Servizio di Sussistenza.

C'era però un'ulteriore possibilità. Era basata su quanto si era fatto nella guerra precedente ed era espressa dalla riserva contenuta nel 10° punto del Regolamento, laddove, menzionando i conducenti ed i loro compiti, si parlava della *“opportuna istruzione intorno al modo con cui dovranno regolarsi nell'eseguire le condotte de' viveri ed altre per la sussistenza dell'armata, e riempire le altre incombenze che gli saranno commesse”*. Questa genericità prefigurava un eventuale impiego più ampio del puro e semplice trasporto viveri. Quell' *“altre per la sussistenza dell'armata, e riempire le altre incombenze che gli saranno commesse”*, implicava la possibilità del trasporto di legna, fieno, foraggi; ma pure di armi e materiali non prettamente d'artiglieria. Del resto non bisogna dimenticare non solo che l'Ufficio del Soldo, *“a misura che saranno dovute le vesti e le armi a dette nostre truppe le farà distribuire”*³⁰ ma pure che nel '33, come sappiamo, era stato espressamente previsto che il treno portasse le munizioni da guerra, cioè polvere, proiettili d'artiglieria, armi bianche, parti di ricambio e cartucce.

Non è questo il luogo per trattare in dettaglio l'organizzazione logistica dell'Armata Sarda sotto Carlo Emanuele III, però non si può fare a meno di fornire qualche dato che consenta di farsene un'idea. Il “Bilancio delle spese di campagna del 1742”, nella parte relativa all'Intendenza Generale d'Armata, prevedeva, quanto ai trasporti, tutti dipendenti dal Direttore della Provianda: 4 “capi bovari”, 220 bovari, 2 maniscalchi, un “mastro di bosco”, cioè un esperto falegname (italianizzazione del francese “Maître de bois” – letteralmente: “mastro di legna”) 14 capi mulattieri, 223 mulattieri e un parco quadrupedi da traino e da soma di 220 paia di buoi e 700 mule,

²⁸ Piemontesismo per “legnami”.

pari a 464 uomini e 1.140 animali.

Ma col progredire della guerra, le cifre aumentarono. Nel 1747 il parco animali da soma ammontava a "*Mule 2000 del paese, abili al porto di R 12 in 13...Muli 500 del paese abili al porto di R. 16.... Muli 1000 bresciani abili al porto di R 16...Mule 700 di 14 Squadre tortonesi...Muli 100 delle Valli d'Oneglia...Muli 100 di Lovano...Muli 650 di Cuneo...Muli 200 del Mondovì*" ^{LIII} pari a 5.250 muli, condotti da 1.860 uomini, cioè 110 capi mulattieri e 1.750 mulattieri, il tutto per la modica cifra di 1.911.757 lire e 10 soldi all'anno, a cui si dovevano aggiungere giornalmente 3.711 razioni di pane, 5.848,5 razioni di fieno e 11 di biada.

Le cifre sono significative. Sono sensibilmente più alte di quelle delle guerre precedenti, perché l'esercito è più grande; e lo è perché la guerra è divenuta più complessa. È il discorso fatto in apertura che riappare e che ora possiamo riprendere in chiave strettamente logistica: le strutture vecchie non bastano più alla condotta della guerra. Il reperimento delle risorse all'esterno mediante appalti dati a fornitori civili era risultato adatto alle guerre precedenti, combattute su un solo fronte, da un esercito tra i 20.000 e i 30.000 uomini, impegnato nella difesa del territorio e con rare proiezioni di potenza oltre il confine, alpino o meno, come nella Grande Alleanza e nella Successione Spagnola. Già la Successione Polacca aveva presentato una situazione diversa: il dispositivo – negli anni '30 superiore ai 30.000 uomini – era stato proiettato a distanza relativamente lunga e vi era stato mantenuto per tre anni. Aveva funzionato bene, ma era stato necessario correggerlo, adeguarlo alla situazione; e ciò significava che ne erano stati raggiunti i limiti.

Adesso, negli anni '40, la situazione era cambiata ancora e le difficoltà erano aumentate: tre o quattro fronti, proiezioni simultanee oltre confine in due o tre direzioni diverse e divergenti e un organico sui 40.000 uomini avevano messo progressivamente alle corde il flessibile sistema degli appalti. Le dimensioni dell'esercito non erano più tali da poter continuare a rivolgersi all'esterno, perché poteva capitare che l'esterno non avesse le risorse richieste. Diventava dunque necessario organizzare una struttura militare preordinata, che tenesse a disposizione tutto l'occorrente. Certo, la costituzione di una struttura stabile comportava dei rilevanti costi fissi che il reperimento di risorse all'esterno evitava; ma l'alternativa era la paralisi delle operazioni nel momento peggiore, la sconfitta e magari la perdita dell'intera guerra. Il gioco valeva la candela, la valeva molto; e bastava poco per perderlo. Del resto il Re aveva deciso così per una ragione stupidissima; per "*il deperimento d'una notevole quantità di bestie bovine succeduto nel paese a cagione dell'influenza che tra di esse corre.*" ^{LIV}

Un'afra, una qualsiasi epizootia poteva impedire il reperimento delle bestie necessarie, l'arresto dei convogli, il blocco dei rifornimenti, la fine dell'esercito; perché rischiare? E poteva ben venire un costo aggiuntivo se evitava la sconfitta, perché, per alto che fosse, sarebbe costato pur sempre meno di essa.

Non fu un caso se questa decisione venne presa alle soglie del momento più critico della guerra. Dal 1741 a tutto il 1744 si era combattuto su più fronti, ma adesso, nell'inverno 1744-1745, le prospettive erano brutte. In febbraio gli Ispano-Napoletani si erano mossi nelle Marche e il 28 erano a Pesaro, cioè a ridosso della Pianura Padana; i Franco-Spagnoli provenienti da Ovest stavano eseguendo dei movimenti sospetti nel territorio di Genova, che non li osteggiava e, anzi, pendeva sempre più verso le Tre Corone.

Insomma, al principio di marzo del 1745 ce n'era abbastanza da far prevedere una campagna dura e difficile, da combattere su almeno due fronti padani e forse su uno alpino; e non si poteva rischiare il minimo inciampo. La più piccola inefficienza, il minimo ritardo, potevano compromettere la campagna e l'intera guerra, in cui ormai sembrava certo che la Repubblica di Genova sarebbe entrata aggiungendosi ai tre nemici già esistenti.

Ecco, dunque, perché questa scelta: bisognava evitare il pericolo di una sconfitta.

La lezione della storia – di questa parte della storia militare italiana – è chiara. L'economicità non può essere la regola principale a cui adeguare la sicurezza. Flessibilità e risparmio sono belle cose; ma prima o poi le risorse necessarie alla sicurezza dilatano talmente il dispositivo da rendere progressivamente sempre meno sicuro e sempre meno praticabile il reperimento di risorse all'esterno; per tante ragioni: perché potrebbero non essercene abbastanza, perché al momento in cui servono potrebbero costare troppo, perché potrebbero essere vendute al nemico per un prezzo maggiore, perché potrebbero diventare merce di scambio politico, se non oggetto di ricatto nei confronti dello Stato. Non è facile sapere prima da che dimensioni in poi le Forze Armate non potranno più essere alimentate dal reperimento di risorse all'esterno; ma l'esperienza sarda del XVIII secolo è illuminante. È l'esperienza di una media Potenza, dotata d'un esercito professionista di medie dimensioni e dall'elevata efficienza e ci fornisce tutte le variabili: la prima è data dalle dimensioni delle Forze Armate, che dipendono dal tipo dell'impegno che sono chiamate a sostenere, perché un impiego in pace – ad esempio d'interposizione – richiederà meno forze di uno in guerra. Una seconda variabile è quella delle dimensioni dell'impegno: l'impiego bellico su un fronte richiederà meno risorse di uno su più fronti. Una terza è la distanza del teatro operativo dalla Madrepatria. La quarta è la capacità del Paese di reperire le materie prime necessarie o i loro surrogati, se ve ne sono. La quinta è la capacità produttiva del Paese: capacità di produrre quanto necessario, in che tempi, a quali ritmi e quanto a lungo.

L'interazione di queste cinque variabili produce il problema logistico, che duecentocinquanta anni dopo sarebbe stato indicato col termine "sostenibilità", il problema, cioè, di come sfruttare al meglio ciò che si ha per vincere la guerra. Nel 1745 Carlo Emanuele III lo risolse preferendo la sicurezza all'economia, ma contenne con ogni accorgimento possibile l'incremento dei costi.

Razionalizzò il settore logistico come mai prima, garantendo l'uniformità dei materiali – per risparmiare – e la loro aderenza alle specifiche stabilite dall'Esercito, per ottenere la massima sicurezza. Del resto l'uniformità dei materiali non era una novità. Come sappiamo, già nel 1733 era stato ordinato all'Intendente Generale: *“Procurerete d'avere un solo Partitante obbligato alla provvisione di dette Vitture... e che occorrendovi maggiore quantità oltre la conveniente, ricevendone l'avisio fra il tempo da stabilirsi, sia obbligato a quelle provvedere”*²⁸ il che indicava la ricerca dell'uniformità, o almeno di una certa uniformità, nei mezzi di trasporto. E ora l'ordine d'impiegare due soli tipi di carro, “alla paesana” e “tombarello”, cioè a quattro e a due ruote, di nuovo evidenziava il desiderio di uniformità con tutto ciò che comportava, cioè certezza delle caratteristiche di portata dei mezzi – e dunque sicurezza nei calcoli dei mezzi necessari ai trasporti e delle loro necessità di rifornimento – certezza della quantità di cavalli e degli uomini necessari a movimentarli, certezza delle specifiche dei pezzi di ricambio... in una parola, fatta salva la massima sicurezza, c'era la ricerca della massima economicità possibile.

Con questo apparato Carlo Emanuele fu in grado di fronteggiare il disastro del 1745, di occupare la Liguria occidentale e la Provenza Meridionale nel 1746 e di sostenere il ritorno offensivo franco-spagnolo nel 1747, contenendolo sulla Riviera e battendolo clamorosamente sulle Alpi. Se l'andamento delle operazioni può essere considerato un indicatore della funzionalità logistica, allora se ne deve dedurre che l'apparato logistico sardo, evidentemente grazie al nuovo Treno di Provianda tutto militare, funzionò molto bene.

Finita la guerra, Carlo Emanuele smobilità. L'Esercito perse il Treno di Provianda, cambiò forza da subito e dal 1751 anche l'aspetto, adottando l'uniforme blu.

La riduzione dei quadri del 1749 infatti lasciò 18 reggimenti attivi di fanteria ma ne ridusse la forza a 1.150 uomini divisi in due battaglioni. Nello stesso anno furono licenziati un reggimento lucernese ed uno del Baden e sciolto il Treno di Provianda. Nel 1751 furono soppressi i Reggimenti Sicilia, Corsica e Lombardia, adoperandone i quadri per costituire i nuovi reggimenti provinciali di Novara e Tortona, il cui reclutamento però, essendo effettuato in zone mai state prima soggette alla leva, fu un disastro completo, con renitenza amplissima e fughe in gran numero verso Milano.

Alla fine della riforma, colle Regie Determinazioni del 19 maggio 1751, l'Armata Sarda allineava più di 30.000 uomini, divisi in 22.300 fanti appartenenti a 29 reggimenti, 1.083 artiglieri ripartiti fra i 1.023 del Reggimento d'Artiglieria e i 60 della Compagnia Bombisti di Sardegna, 3.245 uomini di 7 reggimenti a cavallo – 2 di cavalleria e 5 di dragoni²⁹ – 336 fanti di

²⁸ Piemonte Reale, Savoia Cavalleria, Dragoni di Sua Maestà, Dragoni di Sua Altezza Reale, Dragoni di Piemonte, Dragoni della Regina, Dragoni di Sardegna.

Marina appartenenti alle 4 Compagnie delle Galere, 1.853 effettivi del Battaglione Invalidi, 588 uomini delle 6 Compagnie di Disertori Graziati e 725 delle Truppe di Casa Reale, assorbendo annualmente 7.923.000 lire di Piemonte e 60.000 sacchi di grano.

Riformate le truppe, il Re si concentrò sul risanamento dei suoi Stati, cominciando a pagare gli enormi debiti contratti. *“Oggi è il più bel giorno di mia vita; ho in questo punto soppresso l'ultima imposizione straordinaria”* ^{lvi} esclamò quando finalmente ci riuscì, nel 1763.

Lo stesso anno fece da mediatore nelle trattative di pace che mettevano fine alla Guerra dei 7 Anni, alla quale non aveva voluto partecipare. Il capovolgimento delle alleanze, coll'unione austro-francese, lo aveva imprigionato. L'ideale sarebbe consistito nell'aderire al blocco anglo-prussiano, ma ciò avrebbe voluto dire fronteggiare da solo e senza speranza d'aiuto Francia, Austria, Toscana, Parma, Modena, Genova, Napoli e Spagna, con Russia, Sassonia e Svezia in sottofondo. Federico il Grande ne uscì per un capello – e la Prussia era più grande, più ricca, più popolata e più armata della Sardegna – lui non ce l'avrebbe fatta. Avrebbe forse potuto reggere un anno appoggiandosi alle fortezze, forse due contendendo il terreno palmo a palmo; ma certo non sette.

Sotto la sua amministrazione il Regno visse tranquillamente per venticinque anni. Morì il 20 febbraio 1773 e fu sepolto nella Basilica di Superga. Lasciava il trono al figlio Vittorio Amedeo III. Con lui in Casa Savoia erano finiti i condottieri.

Capitolo 7

La logistica degli Stati italiani fino a Napoleone

D) Li bagagli delli Signori Viniziani

L'Esercito Veneziano è oggi quasi del tutto dimenticato. Si sa che esisté, ma non si ricorda nulla di quanto fece. Molto per colpa dell'Austria, che per mezzo secolo – due generazioni – fece di tutto per cancellare la memoria della Serenissima Repubblica e un po' per l'incuria delle generazioni postorisorgimentali, l'oblio scese su un insieme di guerre gloriose, anche se non tutte vittoriose.

Per quanto la riguardava, la prima guerra in cui sappiamo con certezza che la Serenissima fu costretta ad usare dei trasporti organizzati secondo lo schema del treno fu quella di Gradisca, durata dal 1615 al 1617 e combattuta sul Carso e sull'Isonzo, esattamente negli stessi luoghi in cui trecent'anni dopo si sarebbero affrontati Italiani ed Austriaci nella Grande Guerra.

Le forze venete in campo non erano per l'epoca di poco conto, quando si pensi che contro Gradisca marciarono 10.000 uomini – 6.000 fanti e 4.000 cavalieri – con un buon parco d'artiglieria per assediare.

Ovviamente un tal numero di uomini e cavalli implicava enormi rifornimenti, il cui movimento spettava alle comunità. Queste – secondo lo schema già esposto a proposito del Piemonte del Settecento – dovevano provvedere carri, animali da traino e conducenti in quantità adatta e dietro pagamento d'un'indennità. Ma l'inusitata durata del conflitto e l'intensità dell'impegno raggiunsero i limiti del sistema. Quando poi un'epidemia si abbatté sul Friuli, riducendone i bovini da 60.000 a 20.000 capi, la misura fu colma. Nulla di strano dunque se nel gennaio del 1617 i contadini friulani cominciarono a rifiutarsi d'eseguire i trasporti militari. Li si minacciò di morte per impiccagione e si incaricarono i bargelli, cioè i capi della locale polizia civile, dell'esecuzione degli ordini, ma lo stesso quando i funzionari arrivavano nei paesi incaricati del servizio non trovavano *“gl'huomini, non animali, ne manco le rote dei carri.”*^{IVII}

Davanti ad una simile resistenza passiva, il Senato fu costretto a bandire gli appalti per i trasporti militari, che comunque cessarono di lì a poco, con la fine della guerra nel settembre del 1617.

La seconda guerra che obbligò i Veneziani ad usare il treno fu quella di Candia, durata dal 1644 al 1669.

Combattuta contro i Turchi, che volevano impadronirsi dell'isola di Creta, o Candia, come si diceva allora, ebbe tre diversi teatri, uno dei

quali, prettamente terrestre, in Dalmazia, dove le operazioni veneziane vennero sviluppate tutte dal litorale, per occupare quanto più possibile dell'entroterra in mani turche, avendo un certo successo, specie nei primi anni di guerra.

Le relazioni pervenuteci non fanno quasi mai esplicita menzione del treno, ma possiamo arguirne la presenza grazie a numerosi segni, tra i quali la forza degli eserciti veneziani e le dimensioni e la collocazione dei loro obiettivi.

Così se possiamo essere abbastanza sicuri che non ci fu bisogno di treno nel caso della vittoriosa incursione e presa di Gradaz, nell'agosto del 1647, perché la sbrigò in ventiquattr'ore scarse *"il sig. Governatore Possedaria Dalmatino, Cavaliero di gran spirito, e valore, con doi mila Soldati, scelti tra Dalmatini, Morlachi venuti alla divozione, & Albanesi"*^{LVIII} – e i confinari albanesi e morlacchi erano truppe leggere e molto mobili cui non servivano rifornimenti, specie per brevi periodi – è evidente che non era stato così per l'assedio di Sasso e Salona, avvenuto tre mesi prima sotto il comando del Provveditore Generale Leonardo Foscolo, che vi si era *"... accostato col grosso dell'Essercito, che trà Fanteria, e Cavalleria supera dieci mila Combattenti"*^{LIX} ed aveva un grosso parco d'artiglieria, impiegato per quattro giorni a bombardare la città prima della resa.

Eventualmente si poteva far affidamento sul materiale tolto al nemico, come avvenne nel caso dello sblocco di Sebenico, del settembre 1647, quando i Turchi, presi in mezzo da un'azione anfibia veneziana, si ritirarono in disordine *"con morte di molti di loro, lasciando in potere de Venetiani cinque grossissimi Cannoni, Padiglioni, e parte del Bagaglio."*^{LX}

Ancor più impegnativa – e quindi a maggior ragione con largo impiego di treni di provianda e d'artiglieria – fu l'impresa di Clissa del marzo 1648, visto che *"... il Signor Generale Foscolo si portò sotto la Fortezza con l'Esercito ben provveduto di gente, di grossi cannoni, e di munitioni, e con una continua batteria di molti giorni si fece poi rovinosa breccia della muraglia...."*

Continuavano in questo mentre i tiri dell'artiglieria dell'una e dell'altra parte, onde si spararono circa tre milla cannonate....

Sarebbe impossibile poi raccontare... la ricca preda fatta da' nostri delle Artigliarie, delle monitioni, & altri arnesi da Guerra, delle Suppellettili, dell'Oro e dell'Argento...."^{LXI}

Ad ogni modo il sistema veneziano non differiva da quello degli altri Stati italiani. Semmai era minore l'entità del treno, dal momento che il principale teatro operativo veneziano per tutto il Diciassettesimo secolo e per il primo ventennio del Diciottesimo fu l'Egeo, per cui i rifornimenti viaggiavano essenzialmente per mare e di solito dovevano fare poca strada dal porto all'esercito operante.

Un caso a parte fu quello del ciclo operativo nel Peloponneso, durante la Prima Guerra di Morea – o Guerra della Sacra Lega – del 1683-1699.

Ma sia a Santa Maura, dove sbarcarono ben 20.000 uomini a 3 miglia dalla fortezza, arresasi il 3 agosto 1685, sia a Corone, presa da un corpo da sbarco di 10.000 uomini dopo 47 giorni d'assedio, sia nel 1686 a Navarino, Modone e Nauplia, in Grecia, e Signa in Dalmazia, il sostegno logistico fu sempre fornito dalla vicinissima flotta, distante di solito non più di tre miglia – o quattro chilometri e mezzo – dal teatro operativo terrestre.

La Morea fu presa nell'87 con lo stesso sistema e l'unica volta che vi si videro imponenti convogli di rifornimento fu nel settembre di quell'anno, quando le navi cristiane si presentarono davanti al Pireo, sbarcarono le truppe senza contrasti, raggiunsero Atene, ne assediaron l'Acropoli dove si erano rinchiusi i Turchi e la bombardarono, facendo saltare il Partendone e riducendolo a come è adesso, con grande dolore e sdegno di tutta Europa, ma anche dei Turchi perché era la loro polveriera, sicché, privi di munizioni, dopo sei giorni si dovettero arrendere.

Ugualmente, l'unico caso in cui fu necessaria una notevole organizzazione logistica in Dalmazia fu quando gli 8.000 uomini del Provveditore Cornaro, sbarcati a Scardona, dopo otto giorni di marcia raggiunsero e presero la piazzaforte di Knin, a 60 chilometri da Zara, nell'entroterra, occupando poi anche le fortezze di Verbecca, Zuonigrad e Obrassaz.

La guerra seguente – La seconda Guerra di Morea – scoppiò nel 1715, ma i Veneziani combatterono o in difesa nelle fortezze, o sul mare, perciò non fecero ricorso a treni e convogli terrestri.

Fu l'ultima guerra dei Veneziani fino alla caduta della Repubblica. Presa fra i Turchi – alleati dei Francesi – e gli Austriaci, nemici quanto i Turchi, la Serenissima fu costretta a mantenersi neutrale in tutte le guerre di Successione, conscia che l'intervento a favore di una parte non gliel'avrebbe resa amica ma le avrebbe sicuramente resa nemica mortale l'altra parte.

II) I trasporti delle Regie Truppe Sarde

Carlo Emanuele III morì nel 1773; ed il suo successore Vittorio Amedeo III tentò d'intraprendere qualche riforma, con pochi effetti però nel campo sia militare sia politico.

L'esercito venne sottoposto ad una raffica di mutamenti. A parte l'adozione, alquanto formale e superficiale, degli esercizi alla prussiana e del fucile modello 1752, prima arma di progettazione e produzione nazionale, l'armamento quasi non ebbe storia. L'ordinamento invece ne ebbe anche troppa. Sappiamo che nel 1751 Carlo Emanuele III aveva riorganizzato i reggimenti, fissandone la forza a 1.150 uomini, dotandoli di propria artiglieria e di uno Stato Maggiore.

Vittorio Amedeo riformò ulteriormente l'esercito, portando a 12 i reggimenti di fanteria e articolandoli su 3 battaglioni di 500 uomini, ai quali se ne aggiungeva uno provinciale, di pari forza, per formare la brigata, comandata da un maggior generale. Nel 1775 creò un Dipartimento di Cavalleria e tre di Fanteria, ognuno agli ordini di un principe reale e composti ciascuno da due ali, di due brigate l'una, per complessivi 24.000 fanti su 35.000 uomini della forza di pace dell'esercito (mentre quella di guerra era stabilita a 45.000).

Il reggimento di Fanteria era quindi composto da tre battaglioni, divisi a loro volta in due compagnie, ognuna articolata su tre squadre. La squadra, formata da un'ottantina d'uomini, era divisa in due "camerate", composte da due "manipoli".

I gradi, dal soldato semplice al Re, erano saliti ad una settantina e con loro erano aumentati sia il numero degli ufficiali che quello dei milioni destinati all'esercito: dagli 8.675.000 ³⁰ del 1774 fino oltre i 10 e mezzo del 1785-6. ³¹

Nel 1786 l'organico subì una terza modifica: una riduzione ed una razionalizzazione, almeno tali erano le intenzioni, dettata dal desiderio di ridurre le spese.

L'Armata, reparti d'ordinanza e provinciali, fu divisa in due "linee" o "ali", ognuna delle quali si divideva in due dipartimenti, che si articolavano ciascuno su due divisioni, entrambe formate da due brigate.

Ogni brigata constava di due reggimenti, ordinati di nuovo su due battaglioni anziché tre come prima, entrambi composti da due centurie di due compagnie l'una, a loro volta ulteriormente divise in due plotoni, di due squadre l'uno, formate da due camerate, ognuna su una coppia di manipoli. Forza della compagnia: circa 60 uomini in tempo di guerra; 40 in tempo di pace. In questo modo l'organico dei reggimenti fu ridotto ad una consistenza che oscillava fra i 320 uomini del piede di pace ed i 480 di quello di guerra, con un numero di ufficiali fisso a 35 unità.

Nel complesso le condizioni di vita del soldato sardo – e italiano in generale – del Secolo XVIII erano decisamente buone in rapporto a quelle della popolazione civile. Il soldo era alto rispetto alle retribuzioni degli operai e dei braccianti agricoli e l'esercito forniva vitto, vestiario e alloggio. Infine, contrariamente a quanto asserito, ³² la mortalità nei periodi di pace,

³⁰ Nel regno di Sardegna esistevano due diverse lire: quella di Piemonte e quella di Sardegna, che valeva 1 lira, 3 soldi e 3 denari piemontesi.

³¹ Il solo Reggimento delle Guardie costava all'erario 720 lire di Piemonte al giorno, contro le 587 degli altri reggimenti di Fanteria.

³² In particolare Sabina LORIGA, nel suo *Soldati* – vedi bibliografia – riporta i dati relativi al Reggimento Guardie, ma sembrerebbe di capire che solo quelli abbia guardato. Infatti secondo i dati reperiti da Stefano Ales, i cui studi sono sull'Armata Sarda fra il 1752 ed il 1861, si evince quanto sopra – cioè che la mortalità, benché alta, era più bassa che fra i civili – ma pure che il Reggimento in cui era in assoluto più bassa era quello di Savoia.

benché alta in assoluto e soprattutto secondo i parametri del secolo XX, era comunque assai inferiore a quella dei civili delle medesime fasce d'età.

Ma ormai il periodo di pace stava per finire; e la Sardegna si sarebbe trovata davanti ad una bufera inarrestabile, del tutto impreparata a fronteggiarla per le carenze dell'unico strumento adatto a ciò. Quarantaquattro anni di pace, un regolamento minuzioso da applicarsi con pignoleria, un ordinamento che moltiplicava i comandi e limitava il numero dei soldati, avevano distrutto l'agile ed efficiente esercito di Carlo Emanuele III tramutandolo nella statica struttura del 1792.

Per quanto riguardava i trasporti, Vittorio Amedeo III li aveva codificati già in tempo di pace, con una differenza rispetto a prima. Si passava infatti da una struttura centralizzata come quella del Treno di Provianda, ad una decentrata, articolata sulle dotazioni dei singoli reparti. I Regi Viglietti del 29 marzo 1774, del 4 maggio 1775 e dell'11 aprile 1776 – quest'ultimo assai dettagliato e relativo allo “*stato de carri che si faranno provvedere ai reggimenti in occasione delle loro marcie o di parte d'essi pel trasporto de' rispettivi equipaggi oltre a quello degli ammalati e convalescenti*” – fissarono il numero dei carriaggi per il trasporto dei materiali reggimentali. I reggimenti di fanteria ¹³¹¹ d'ordinanza nazionali ebbero ciascuno in dotazione 38 carri trainati da quattro cavalli o da altrettanti muli, a seconda della disponibilità. Più esattamente: ogni compagnia avrebbe avuto due carri, quattro sarebbero stati dati allo Stato Maggiore del I battaglione ³³ e tre agli Stati Maggiori degli altri due battaglioni. ³⁴

I reggimenti esteri ebbero una differente dotazione. Quelli svizzeri riceverono un solo carro di Stato Maggiore, ma tre per ogni compagnia, il Reggimento Real Alemanno ne ebbe tre per lo Stato Maggiore del I battaglione, due per quelli degli altri e due per ogni compagnia. Infine il Reggimento del Chiabrese ebbe due carri ed un “mezzo carro” o “barrozza” – cioè un baroccio trainato da una coppia di cavalli – per ogni compagnia, tre per lo Stato Maggiore del I battaglione e due per quelli degli altri battaglioni.

La riforma del 1786 toccò pure i trasporti: col Regio Viglietto del 15 marzo 1787 ridusse da 38 a 27 il numero dei carri reggimentali, lasciando due per ogni compagnia e un carro supplementare e sei carri equamente suddivisi tra gli Stati Maggiori del I e del II battaglione. Di nuovo fecero eccezione i reparti esteri: Chiabrese e Real Alemanno ebbero 26 carri ed una “barrozza” ognuno, il Reggimento Svizzero Vallesano ben 46 carri ed una “barrozza”, il Reggimento Svizzero Grigione ebbe 40 carri e quello Bernese 31. Infine, la nuova Legione Reale Truppe Leggere, artico-

³³ Uno all'aiutante maggiore di Brigata e al maggiore di Brigata, uno al capitano maggiore e all'alfiere, il terzo al cappellano ed alla Massa vestiario, l'ultimo al chirurgo maggiore.

³⁴ Con le stesse destinazioni d'uso di cui al I battaglione, coll'eccezione del cappellano.

lata su quattro battaglioni, ricevè 32 carri di compagnia, due carri supplementari e dodici e una "barrozza" per gli Stati Maggiori.

Come in passato, carri, conducenti e animali andavano forniti da appaltatori privati, mentre ai comuni di transito toccavano le spese di alloggio e mantenimento.

Nella sostanza era evidente il ritorno al passato, perché non si riscontravano differenze con quanto stabilito dalla Costituzioni militari di Sua Maestà cinquant'anni prima.

III) I trasporti delle Due Sicilie

La logistica napoletana, come sappiamo, aveva dato una sola prova – pessima – nel corso della Guerra di Successione Austriaca. Poi, dall'inverno del 1744, era scomparsa del tutto, complice la mancanza d'occasioni di impiego per le truppe del Re (Dio guardi)

Scrisse Ferdinando Logerot: *"Ma finalmente a 18 Ottobre del 1748 fu segnata la pace... lo stato di pace generale di cui la Italia godeva pel trattato di Aquisgrana, avea già permesso nel 1749 di ridurre la forza dell'esercito aumentata a causa dell'ultima guerra a quarantaduemila uomini. Questa forza esuberante allora a' bisogni interni... risultava inoltre di inutile aggravio alle risorse finanziarie dello Stato ed alla agricoltura, alle arti ed al commercio. Perciò erasi la stessa forza minorata alla primitiva di trenta duemila uomini non alterandosi peraltro il numero de' corpi nelle armi rispettive, ma riducendosi solo quello delle compagnie e degli uomini in ciascuna di esse.*

Oggetto principale de' provvedimenti del Re era stato pure nel 1749 il comodo acquartieramento delle sue truppe nelle diverse piazze del Regno di Napoli, e specialmente della Cavalleria ne' luoghi aperti...

Estendevansi le sollecitudini del Re ad assicurare stabilmente la difesa de' due Regni e la sorte dell'esercito con utili opere e costruzioni permanenti e con regolazioni militari atte a rendere le sue truppe sempre più disciplinate ed istruite..." ^{LXIII}

Per i trentacinque anni seguenti di logistica napoletana non si era praticamente più parlato. Questo non significava che non ce ne fosse, ma semplicemente che non ci se ne curava troppo. Il sistema napoletano del resto non imponeva grossi spostamenti e, quando ce n'erano, avvenivano prevalentemente per mare, dato il cattivo stato delle strade. Si continuava così ad appaltare i trasporti di volta in volta, secondo le necessità e per cifre tutto sommato contenute. Si pensi, ad esempio, che nel bilancio consuntivo del 1760 ^{LXIV} i "Trasporti é Noleggi", riportati tra le "Varie Spese Militari" di Napoli incidevano per 6.176 ducati e 23 grana, una somma pari a circa un quinto del mantenimento annuale di un battaglione di Fanteria,

che costava 23.622 ducati e 57 grana all'anno ed a un trascurabile 0,21% dei 2.925.191 ducati e 59 grana del costo di tutte le truppe di terra. Poiché tale voce non figurava nei bilanci del Regno di Sicilia e dello Stato dei Presidii, se ne può dedurre che i Trasporti fossero limitatissimi e nella sola Italia Meridionale continentale. Infine, non essendoci traccia di truppe o di ufficiali inquadrati in un treno o responsabili dei trasporti, è chiaro che il sistema continuava ad essere appaltato a civili a seconda delle scarse necessità del tempo di pace e di un Regno che non vedeva molti movimenti di truppa.

La situazione cambiò nel 1783. Le riforme militari promosse dal ministro Acton videro l'istituzione di un'Intendenza generale dell'Esercito, che fu articolata su una Segreteria e tre Officine: la Contadoria principale dell'Esercito e i "rami militari" della Scrivania di Razione e della Tesoreria Generale, tutti a Napoli. A livello periferico, a Palermo e a Orbetello, vennero stabiliti degli Intendenti Particolari, mentre il territorio dei Regni veniva assegnato alle competenze di otto Commissari ordinatori, col rango equivalente al grado di colonnello, presenti a Napoli, Teramo, Lecce, Cosenza, Palermo, Messina, Siracusa ed Orbetello. A loro spettava sovrintendere all'attività dei Commissari di Guerra assegnati alle varie piazze. Tutto l'apparato era agli ordini del Brigadiere Ferdinando Logerot.

Capitolo 8

La logistica dell'Età napoleonica negli antichi Stati: 1792-1814

D) Il Piemonte torna al Treno di Provianda

Nell'estate del 1792 il Governo rivoluzionario francese aprì trattative con Vittorio Amedeo III per indurlo a non aiutare l'Austria, promettendogli territori e appoggi; ma la reazione del Sovrano fu tanto netta e brusca da giungere alla rottura. Perciò l'autunno del 1792 portò la guerra, alla quale il Regno di Sardegna non era del tutto impreparato. L'esercito in campagna era stato suddiviso nei due corpi d'armata della Savoia e del Nizzardo. Il secondo contava 8.500 fanti, 600 cavalli ed 8 pezzi d'artiglieria. Il primo comprendeva 10.329 fanti, 1.200 cavalieri e 16 cannoni ed era concentrato sulle rive del lago di Ginevra ed intorno a Montmélian. Ma fu così mal condotto che non riuscì ad impedire l'invasione della Savoia.

Poiché, contemporaneamente alla caduta della Savoia, il generale Anthelme aveva occupato Nizza e il parigrado Custine Spira e Magonza, la Convenzione Nazionale dichiarò che le frontiere naturali della Francia erano le Alpi e il Reno e, conseguentemente, ordinò anche l'invasione dell'Olanda.

La prospettiva di un'estensione territoriale francese lungo la costa continentale della Manica fece muovere la diplomazia inglese che, al principio del 1793, riuscì a formare contro la Francia una coalizione europea, la prima delle sette che si sarebbero succedute nell'arco di ventidue anni: Gran Bretagna, Impero, Prussia, Russia, Spagna, Sardegna, Napoli, il Papa e la Toscana.

Al nord intanto l'Armata Sarda rientrava in combattimento, con pochi rinforzi austriaci, puntando alla liberazione di Savoia e Nizza.

La progettata offensiva su Nizza fu prevenuta dai Francesi, che in aprile attaccarono, tentando d'impadronirsi del versante sudoccidentale dei monti digradanti dal Col di Tenda, per poter controllare l'accesso alla Pianura Padana. L'assalto principale contro l'Authion fu respinto come quello contro il Col di Raus.

Intanto sulle Alpi Marittime e nella contea di Nizza il corpo del duca d'Aosta Vittorio Emanuele aveva fallito una lunga e complessa operazione per liberare Nizza. Poi, al principio dell'autunno, Tolone si ribellò alla Repubblica e si consegnò agli Alleati. Da Napoli, secondo gli accordi segreti firmati il 20 luglio, vennero mandati vascelli e 8.000 uomini, che si unirono a un contingente sabaudo di 2.500, entrando a far parte del corpo ispano-anglo-sardo-napoletano incaricato di tenere la città.

Proprio in quel periodo rinacque il Treno di Provianda piemontese. Il Regio Viglietto del 13 luglio 1793 lo rimise in piedi con le stesse mansioni del 1745. Il Treno, che doveva trasportare tutti i generi di prima necessità, le armi, le munizioni e i ripianamenti di materiali e di vestiario destinati alle truppe, doveva essere articolato su quattro Divisioni e messo agli ordini di un ispettore, del grado di colonnello o tenente colonnello. Ogni Divisione era comandata da un tenente e disponeva di uno scrivano, incaricato della contabilità di reparto e del materiale movimentato, cinque brigadieri, dieci sottobrigadieri e 110 conduttori, i quali ultimi, pur essendo sottoposti alla disciplina militare, restavano dei civili a tutti gli effetti.

Ogni Divisione ebbe in dotazione 100 carri a tre cavalli, della portata di 600 chili ognuno e dieci carri a un solo cavallo della portata di 450 chili, per una capacità divisionale di trasporto di 64 tonnellate e mezzo e di 258 dell'intero Treno.

L'appaltatore Stefano Campana fornì i carri, i quadrupedi e i conducenti, provvedendo pure a pagare questi ultimi, mentre ufficiali e sottufficiali – tutti provenienti dalla Cavalleria – in quanto militari continuarono ad essere regolarmente retribuiti dall'Ufficio Generale del Soldo. Il colonnello ispettore del Treno percepiva all'anno 4.400 lire di Piemonte e 20 razioni di foraggio al giorno, i tenenti 1.368 lire e 10 razioni, lo scrivano 1.825 lire all'anno, una razione di pane e due razioni di foraggio al giorno, i brigadieri 380 lire all'anno, una razione di pane e due di foraggio al giorno, i sottobrigadieri 365 lire all'anno, una razione di pane e due di foraggio al giorno. La razione di foraggio ammontava a 12 rubbi di fieno e due coppi e $\frac{3}{4}$ di biada, pari a un importo di 10 soldi al giorno.

Brigadieri e sottobrigadieri avevano poi diritto a mezzo letto giornaliero. Detta così, la cosa è un po' buffa e va spiegata. All'epoca l'amministrazione militare passava letto ed effetti letterecchi ai militari, ai graduati e ai sottufficiali, ma poiché i turni di servizio erano tali da tenere sempre impegnata almeno metà della forza in organico, lo stesso letto bastava tranquillamente per due persone: quando uno era via per servizio, l'altro era di riposo e lo usava.

Gli ufficiali – e lo scrivano che, come stipendio, era ad essi equiparato – dovevano pagarsi l'acquisto dei cavalli da sella e per il trasporto dei bagagli personali. I sottufficiali ne erano esentati, ma sul loro stipendio si effettuava una ritenuta di otto soldi al giorno per pagare il pane, il letto, la manutenzione delle bardature, la ferratura e i medicinali per i cavalli d'ordinanza.

Mentre non abbiamo informazioni sull'eventuale uniforme adoperata dal Treno di Provianda nel 1745, sappiamo che quello del 1793 ne fu dotato. Ufficiali e sottufficiali vestivano l'uniforme blu con colletto e paramani bianchi, fodera rossa e bottoni di stagno, pantaloni e panciotto pure blu e bottine, cioè una specie di stivali leggeri, o ghette pesanti, allacciabili, tipi-

che delle unità che dovevano servire a piedi e a cavallo, come i Dragoni. Gli ufficiali si distinguevano per i galloni d'argento al tricorno e alle maniche e per le spalline, pure d'argento, mentre i distintivi di grado dei sottufficiali si limitavano ai galloni d'argento. I conduttori, in quanto civili militarizzati, non vestivano l'uniforme. Ma l'anno seguente le cose cambiarono e ufficiali e sottufficiali vestirono panciotto e calzoni celesti³⁵ mentre i conducenti furono dotati di un'uniforme completa blu, con un cappello nero dalle falde rialzate ai lati; paramani, colletto e fodera rossa, pantaloni e panciotto bianchi e, sul petto, a sinistra, un distintivo giallo – forse metallico, forse di panno – con in nero la “M” di Mulattiere. Salvo errore, questa dovrebbe essere la prima uniforme del Treno di Provianda, che però, data la coccarda azzurra sul cappello, distintivo esclusivo dei militari sabaudi, implicherebbe una totale militarizzazione del Corpo, della quale comunque non sembra esistere traccia giuridica.

L'armamento, limitato a ufficiali e sottufficiali, era lo stesso del Treno d'Artiglieria e consisteva per i primi nella spada senza dragona, per i secondi in un budriero di pelle bianca indossato da destra a sinistra, a cui era appesa una sciabola da dragoni di vecchio modello, con elsa d'ottone.

Il proseguimento della guerra vide ulteriori istruzioni relative all'organizzazione della logistica, come il Regio Viglietto del 28 febbraio 1794 – *Istruzione per gli Officiali del Soldo* – e quello del 9 gennaio 1795 – *Règlement et ordres de S.M. concernant les troupes tant d'infanterie que de cavallerie et dragons dans les marches, dans camps et dans les cantonnements* – ma si trattò di disposizioni più che altro di dettaglio, il cui contenuto incise poco o nulla, specie sull'andamento della guerra. Questa terminò, come è noto, nel 1796 coll'armistizio e l'uscita del Regno di Sardegna dal conflitto, uscita che precedé di due anni scarsi l'assorbimento del Piemonte da parte francese e l'arroccamento dei Savoia in Sardegna. L'11 maggio 1796 cominciò la smobilitazione sarda, che il 28 vide la soppressione dello Stato Maggiore generale e dell'Intendenza con tutti i servizi logistici di campagna, Treno di Provianda incluso.

Il Trattato di pace, firmato a Parigi, aveva però previsto la partecipazione di una Divisione Sarda alle operazioni contro gli Austriaci, cosicché una divisione ausiliaria al comando del generale Fontanieux passò il Ticino per aggregarsi all'Armata francese. Forte di circa 9.000 uomini,

³⁵ Questo stando a un non meglio identificato manoscritto del 1794, citato da Stefano Ates nel suo, *Le regie truppe sarde 1773-1814*, Roma, USSME, 1989 a pag. 166. Il manoscritto in questione, ammeso che sia uno dei testi citati in bibliografia, dovrebbe essere il manoscritto 29 della Biblioteca Reale di Torino, intitolato *Uniformes des Troupes et Milices du Roi de Sardigne*, a meno che non sia quello di Charles TOSCANELLI, presente nella Biblioteca del Ministero della Guerra a Parigi sotto il titolo *Etats des uniformes des toutes les troupes d'ordonnance, des régiments provinciaux des Corps nouvellement créés, de toutes les milices, soit de ville, soit des provinces, de S. M. le Roi de Sardigne, recuilli en 1794 par Charles Toscanelli*.

aveva nel proprio Stato Maggiore anche un direttore dei Bagagli, ma i Treni erano tutti non militari. Ad ogni modo la Divisione non entrò neanche in combattimento, a causa della sopravvenuta pace di Campoformido. Da quel momento di Treno di Provianda sardo non si sarebbe parlato più per quasi quarant'anni. Col 1796 restava in campo una sola entità militare italiana ancora in grado di combattere: il Regno di Napoli.

II) Il treno delle Due Sicilie

Quando nel 1798 l'occupazione francese dello Stato Pontificio portò la guerra sui confini, Ferdinando IV aderì all'alleanza propositagli da Londra e Vienna e ordinò la mobilitazione e la costituzione di una Grande Armata, che allineò circa 60.000 uomini, 106 cannoni e 137 cassoni d'artiglieria.

Dovendo marciare in guerra, ci si ricordò dei trasporti e si presero alcuni provvedimenti. Si inserì nello Stato Maggiore dell'Armata in campagna un ufficiale superiore come Direttore Generale del Treno e de'Regi Bagagli. Nonostante i suoi ufficiali ed aiutanti fossero assimilati a quelli d'Artiglieria, il Corpo del Treno e de'Regi Bagagli era autonomo dal Corpo Reale d'Artiglieria e Genio, era articolato su quattro divisioni, amministrato da un'apposita Giunta e incaricato dei trasporti e del Servizio della Regia Posta della Casa Reale.

Non è chiarissima la ripartizione che del Treno fu fatta durante la campagna, perché le fonti sono malnote, ma sembra certo che le varie colonne napoletane operanti contro i Francesi avessero nei propri stati maggiori un capitano Vicedirettore dei Bagagli, incaricato dei trasporti. Quel che è certo è che, per le carenze dell'apparato logistico, alla cui testa dal 19 novembre del 1798 non c'era più Logerot, i rifornimenti si arrestavano nei magazzini e le truppe saltavano i pasti.

Più male che bene, le truppe napoletane liberarono Roma e si spinsero verso nord, ma, minate dai tradimenti, inesperte di guerra e mal rifornite, furono battute ripetutamente dai Francesi nelle Marche, in Umbria e nel Lazio settentrionale, cosicché già a metà dicembre del 1798 l'Esercito Reale era in piena ritirata. Inseguito dai Francesi, abbandonato da Inglese e Austriaci, il Regno di Napoli vide l'esercito dissolversi e la capitale invasa, mentre il Re e la Corte si rifugiavano a Palermo. Nel giro di pochi mesi, grazie alla guerra partigiana fatta dagli insorgenti lealisti guidati dal cardinale Fabrizio Ruffo, la situazione era ripristinata, Napoli liberata e un nuovo esercito stava marciando verso nord con un sistema di trasporti a dir poco raccogliuccio.

In conseguenza degli avvenimenti del 1799, l'Esercito Reale adesso era diviso in due: Esercito di Napoli ed Esercito di Sicilia, rimasto nell'Isola. L'Esercito di Napoli era a sua volta ripartito in tre Divisioni – due nel

Regno e una a Roma – e disponeva di una sola Divisione del Corpo del Treno e de'Regi Bagagli nel Regno – forte di ben 905 tra ufficiali, sottufficiali e conducenti – e di due compagnie del Treno, a Roma, al comando del capitano Raffaele de Silva.

La vittoria napoleonica di Marengo nel 1800 rimescolò le carte in tavola. Di nuovo i Napoletani si trovarono soli nei dintorni di Siena, ma, stavolta, prima che fosse troppo tardi, Ferdinando IV accettò la pace. Col trattato di Firenze del 28 marzo 1801 il Regno di Napoli s'impegnava a chiudere i porti agli Inglesi e ai Turchi per la durata della loro belligeranza contro la Francia, alla quale cedeva la sua porzione dell'Elba e lo Stato dei Presidii. Inoltre accettava di alloggiare sul proprio territorio – sulla costa adriatica con quartier generale a Bari – il Corpo d'Armata del Generale Gouvion Saint-Cyr, nel quale era inquadrata la Divisione Lechi dell'Esercito Italico.

Rientrato l'Esercito, Ferdinando IV provvide alla sua riorganizzazione. Mise l'ammiraglio Bartolomeo Fortiguerra alla testa della Segreteria di Guerra e nel 1802 la riorganizzò in quattro "Ripartimenti", unificando le amministrazioni dei trasporti e dell'Artiglieria in un'Amministrazione del Treno d'Artiglieria e del Regio Bagaglio, il quale, alla fine del 1801, era ancora articolato sulle solite quattro divisioni, per un totale di 14 ufficiali e 211 uomini.

La situazione politica si aggravò quando Napoleone, ora Primo Console, arrivò alla prova di forza, occupando l'Hannover, ancora proprietà dei re d'Inghilterra, e concentrando truppe sulla Manica – a Boulogne ³⁶ – per sbarcarle nelle Isole Britanniche.

Davanti a questa minaccia Londra si mosse, batté a Trafalgar la flotta franco-spagnola destinata a proteggere lo sbarco in Inghilterra e mise in piedi una III Coalizione antifrancese, ottenendo l'adesione di Austria, Russia, Svezia e Napoli. Il piano dei Coalizzati era semplice e grandioso. Prevedeva di muovere cinque armate: una, anglo-russo-svedese, avrebbe ripreso l'Hannover; due avrebbero attaccato la Francia dalla Germania e dalla Svizzera; le ultime due erano destinate all'Italia. La prima, tutta austriaca e comandata dall'arciduca Carlo d'Asburgo, doveva scendere dall'Alto Adige nella Pianura Padana, traversarla ed entrare nel Delfinato. La seconda, anglo-russa, sarebbe sbarcata a Napoli e, unitasi all'esercito di Ferdinando IV, avrebbe marciato a nord per unirsi a quella dell'Arciduca.

Mentre Napoleone si faceva incoronare Imperatore a Parigi e radunava i primi sette corpi della Grande Armata sul teatro operativo principale in Germania, in Italia Massena, a capo dell'VIII Corpo, doveva fermare l'ar-

³⁶ La Repubblica Italiana chiamò alle armi 6.000 coscritti per raggiungere la quota di 22.000 uomini sotto le armi e contribuì allo sforzo napoleonico inviando a Boulogne la Divisione Pino - 1° Reggimento Fanteria di Linea, 1° e 2° Reggimento Leggero, 2° Ussari, una compagnia Zappatori e una d'Artiglieria - per un totale di 7.395 uomini.

ciduca Carlo, contando sull'osservanza da parte napoletana della convenzione appena stipulata, secondo la quale Ferdinando IV si era impegnato ad opporsi colla forza allo sbarco di truppe ostili alla Francia sulle proprie coste.

In Germania le operazioni cominciarono in agosto e la superiore capacità strategica di Napoleone le volse rapidamente a svantaggio dei Coalizzati, portandoli in meno di quattro mesi al fatale epilogo di Austerlitz ed alla successiva pace di Presburgo, sottoscritta da Russia e Austria.

Intanto Gouvion Saint-Cyr aveva lasciato Napoli in ottobre. Massena, schierato sull'Adige, lo stava aspettando e aveva stabilito coll'arciduca Carlo una tregua, scaduta la quale il 18 ottobre, i Franco-Italiani tentarono l'attraversamento dell'Adige a Verona. Respinti, riprovarono con successo il 29 costringendo gli Austriaci a ripiegare.

L'indomani proseguirono gli scontri e, il 1° novembre, l'Arciduca, presato dagli ordini di abbandonare l'Italia per sostenere il fronte tedesco, incominciò la ritirata verso nord.

Attraversato il Tarvisio, Villaco e Klagenfurt, i Franco-Italiani si riunirono alla Grande Armata a Judenburg.

Mentre i Coalizzati avevano ripreso l'offensiva che li avrebbero portati a cadere a migliaia sotto i colpi dell'artiglieria francese negli acquitrini ghiacciati di Austerlitz, oltre 18.000 Anglo-Russi erano sbarcati nel Reame di Napoli, unendosi ai 12.000 fanti e 2.000 cavalieri dell'esercito borbonico.

Il viceré d'Italia, Eugenio de Beauharnais, concentrò sul Po i 10.000 regolari della Divisione Fontanelli, l'ultima riserva rimastagli, sostenendoli con 25.000 uomini della Guardia Nazionale, agli ordini del Generale Pino.

Liquidate Austria e Russia, l'ira dell'Imperatore lanciò le sue folgori contro Ferdinando IV. Al suo grido "*La dinastia di Napoli ha finito di regnare*" un'armata franco-italiana di 37.000 uomini si concentrò fra Bologna e Rimini nel gennaio 1806, mettendosi in moto verso la Campania.

Gli Anglo-Russi si imbarcarono e lasciarono a Ferdinando un'unica soluzione: riparare in Sicilia come sette anni prima. Il 23 gennaio la corte partì, affidando di nuovo il potere ad una Reggenza e ordinando alle truppe di resistere.

Bene o male i soldati cercarono di farlo, dove più e dove meno. Ma la Reggenza non li aiutò, perché il 13 febbraio 1806 sottoscrisse a Teano una convenzione con cui cedeva Napoli, Capua e Pescara ai Francesi.

La superstite resistenza napoletana si concentrò a Civitella del Tronto, a Gaeta e in Calabria, ma le forze erano ridotte a circa 16.000 uomini e vennero rapidamente battute, prima al ponte della Noce il 6 marzo e poi il 9 a Campo Tenese, obbligando ad abbandonare pure Castrovillari e a riparare in Sicilia.

Sul trono di Napoli arrivò Giuseppe Buonaparte, fratello maggiore di Napoleone, ed il Regno diventò un ulteriore satellite di quella rutilante,

gloriosa, affascinante ed effimera costellazione che sarebbe stata poi chiamata "il Primo Impero."

Di nuovo Ferdinando IV dovè riorganizzare le forze rimastegli in Sicilia e quelle scampate alla disastrosa campagna continentale.

In vista della guerra, il 9 ottobre 1805 era stato decretato per il Treno un nuovo organico sperimentale, della durata di un anno. Il Corpo doveva avere 219 uomini articolati in una Piana Maggiore – cioè uno Stato Maggiore – di quattro ufficiali, una Piana Minore – composta da un primo maniscalco, un primo sellaio e un primo magazziniere – e nelle tradizionali quattro Divisioni. Di queste, la 1^a e la 2^a dovevano essere formate ognuna da 58 uomini – un ufficiale, un aiutante, quattro sergenti, un maniscalco, otto caporali e 43 vetturini – e 108 muli; la 3^a e la 4^a da 48 uomini – un ufficiale, un aiutante, un sergente, un sellaio, sei caporali e 38 vetturini – e 50 muli.

Adesso, dopo la disfatta e la riorganizzazione in Sicilia, nel marzo del 1808 il Treno comprendeva 12 ufficiali e 179 fra sottufficiali e truppa e il 15 aprile fu accorpato a quello d'Artiglieria in una nuova Regia Direzione del Treno d'Artiglieria e dei Regi Bagagli, dalla forza prevista in 357 uomini e 570 quadrupedi. La Piana Maggiore comprendeva un Direttore generale, un Sottodirettore Capo del Consiglio di Amministrazione, un Comandante di dettaglio di Servizio Militare e comandante della 1^a Divisione, un Aiutante Maggiore in funzione di "controloro per la contabilità" e un cappellano. La Piana Minore includeva un chirurgo, un veterinario, un primo maniscalco, un capo sellaio e un magazziniere. Le Divisioni erano cinque. Le prime due erano d'Artiglieria a cavallo, la 3^a e la 4^a d'Artiglieria da campagna e la quinta s'occupava del trasporto dell'Artiglieria da Montagna. Le prime due Divisioni avevano due ufficiali e 60 uomini ognuna, le seconde ne avevano due e 56 uomini, l'ultima aveva due ufficiali e 57 uomini. Esisteva poi un Deposito – un ufficiale, un sottufficiale e 15 uomini – con 20 quadrupedi, al quale era aggregato un plotone di 30 Cacciatori a Cavallo per le esigenze dello Stato Maggiore dell'Esercito Reale.

Nel gennaio del 1812 il Treno d'Artiglieria e Corpo Politico avrebbe allineato 362 uomini e 261 cavalli, subendo poi un'ulteriore ristrutturazione nel corso dell'anno. Infatti, in seguito alle pressioni inglesi, il Regno aveva deciso di costituire un'Armata Mobile e una Stabile, poi ribattezzate Colonna Mobile e Colonna Stabile, da cui trarre il contingente da mandare a combattere in Spagna contro i Francesi. Il nuovo Corpo del Treno fu quindi riordinato su 143 uomini e 187 cavalli. In dettaglio si trattava di un Tenente Colonnello Direttore, un Capitano Sottodirettore, un cappellano, un Secondo Chirurgo, un Aiutante Veterinario, un magazziniere, un Capo ed un Secondo Sellaio, un Foriere e una Divisione comprendente due alfieri, due sergenti, 13 caporali, due maniscalchi, e 91 militari di truppa,

detti "Privati" italianizzando il termine inglese "Private" che indica i soldati semplici, e col solito plotone di Cacciatori a Cavallo, ridotto però a un ufficiale e 23 uomini. Dei 187 cavalli, 169 spettavano al Treno, 18 ai Cacciatori.

La Divisione del Treno, forte di 49 uomini e 75 cavalli fu destinata alla Spagna, Così, imbarcatasi a Palermo insieme al resto del contingente siciliano – una brigata di poco più di 2.000 uomini ³⁷ al comando del Colonnello Pastore – sbarcò ad Alicante per entrare in azione nella zona di Valenza nel febbraio del 1813.

Impegnati in azioni minori, i Siciliani parteciparono alla loro prima battaglia seria, ma tutt'altro che decisiva, a Castalla il 13 aprile ed allo sbarco effettuato ai primi di giugno nei dintorni di Tarragona. Dopo una settimana di combattimenti – in cui si erano distinti i due squadroni di cavalleria – il timore dell'arrivo di rinforzi francesi indusse gli Alleati a riprendere il mare.

Successivamente la Brigata Siciliana fu inquadrata nella Divisione del Generale Clinton ai confini catalani e fu impegnata ancora, dopo la caduta di Tarragona, a Villafranca il 13 settembre 1813, passando poi ai quartieri d'inverno.

Destinata nel febbraio 1814 al blocco di Barcellona, alla fine di marzo venne spostata a Tarragona e ai primi d'aprile fu reimbarcata insieme alle truppe inglesi destinate all'assedio di Genova, giungendovi però a cose fatte.

Contemporaneamente era restata in Sicilia la Colonna Stabile, a cui, al 1° ottobre 1813 risultavano in forza 201 uomini e 186 cavalli del Treno, organico che sarebbe rimasto praticamente invariato fino alla Restaurazione Borbonica del 1815.

³⁷ Formata dal Battaglione Granatieri Reali, dal 1° Reggimento Estero, da due squadroni di cavalleria composti da veterani già appartenenti al Reggimento Principe e da una batteria d'artiglieria da campagna.

Capitolo 9

Il Treno Italico e la logistica dell'Età napoleonica: 1797-1814

D) Gli inizi del Treno Italico

La Repubblica Cisalpina, istituita dai Francesi dopo l'occupazione della Lombardia nel 1796, aveva avuto un suo treno. Secondo il piano del 1° dicembre 1797, il Ministero della Guerra della Repubblica doveva avere una "subdivisione" – la prima della Seconda Divisione ministeriale – specificamente addetta alla sussistenza ed ai Trasporti Militari. Ma già nella riorganizzazione del 14 gennaio 1799 il Treno spariva dalle competenze dei singoli uffici amministrativi.

In realtà i Trasporti c'erano e funzionavano, sia nelle retrovie che al fronte. La struttura prevedeva un Capo del servizio, cinque commissari e due aggiunti. Per quanto riguardava le unità operanti, ad esempio, la Divisione Pino, mandata in Toscana nel 1800, aveva allineato una Brigata di Artiglieri e Zappatori su tre compagnie: una di artiglieri, una di zappatori e una del Treno.

Finite le operazioni, nell'ottobre 1802 fu costituito un Treno degli equipaggi, che nel febbraio del 1803 allineava però solo 31 uomini – un ispettore, un coadiutore, cinque commissari e ventiquattro conducenti – 42 cavalli e 44 veicoli: 9 carri, 17 furgoni a quattro ruote, 2 carri e 16 furgoni a due. Il corpo fu però sciolto per economia nel mese seguente, passò all'artiglieria i cavalli migliori e vendé gli altri; cosicché il trasporto tornò a basarsi, come prima, solo sulla requisizione.

Infatti i trasporti italici procedevano requisendo carri e quadrupedi alla popolazione, che doveva fornire pure i conducenti. Questi venivano pagati secondo le norme e le tariffe sia francesi, sia stabilite dalle singole municipalità per l'organizzazione del pubblico servizio o la ripartizione comunale della servitù.

Si andò avanti così per tutto il periodo d'emergenza, cioè fino al 1801 quando, ristabilita saldamente la Cisalpina all'ombra delle baionette francesi, il 23 agosto fu emanato il primo regolamento relativo alle requisizioni dei trasporti. Questo *"riservava il diritto di disporre la requisizione dei trasporti ai soli Commissari di guerra e su richiesta dei comandi militari. La requisizione doveva essere motivata, specificando numero e qualità dei veicoli, dei quadrupedi e dei conduttori, possibilmente con preavviso di 3 giorni per i trasporti dei corpi in marcia e di 1 giorno per quelli minori, e con obbligo di trasmettere al commissario ordinatore sovraordinato nota mensile dei trasporti requisiti. I conduttori erano convocati dalle munici-*

palità con ordine nominativo particolareggiato, recante entità e qualità del servizio richiesto, luogo e data della partenza e destinazione del trasporto. La tabella dei trasporti dei corpi in marcia assegnava 3 carri a 4 cavalli per ogni battaglione o reggimento di cavalleria (1 per casse e carte, 2 per malati e feriti). Ai distaccamenti inferiori ai 100 uomini era assegnato 1 solo carro a tre bestie, 2 da tre oppure da quattro per quelli fino o oltre 500 uomini. Agli ufficiali delle truppe a piedi di oltre 50 anni di età spettava inoltre 1 cavallo da sella.”^{LXV}

Con questo sistema, nel quinquennio dal 1800 al 1804 i reclami da parte dei Comuni e dei privati cittadini fioccarono, cosicché già il 3 dicembre 1802 il Consiglio d'Amministrazione della Guerra discusse il ricorso all'appalto almeno per i trasporti diretti, la cui entità stava aumentando per effetto della coscrizione. L'aumento dei movimenti militari – in quel momento si stavano inviando in Francia la divisione Pino, al Campo di Boulogne, e altre due divisioni, una italiana e una francese, in Puglia sotto Gouvion – fece slittare la decisione di quasi due anni. Solo nel 1804, col *Regolamento pel servizio dei trasporti militari* approvato col decreto numero 63 del 20 ottobre, si cominciarono a fissare almeno le tariffe generali dei trasporti militari, sintetizzate nella tabella qui sotto.

Tariffe dei trasporti militari secondo il decreto n. 63 del 20 ottobre 1804			
Mezzo di trasporto	Carico		Prezzo
	Uomini	Libbre	Soldi per miglio
Cavallo (tiro-sella)	-	-	9
Carro a 1 bestia	4	900	10
Carro a 2 bestie	7	1.800	17
Carro a 3 bestie	11	2.400	25
Carro a 4 bestie	14	3.000	33
Aumento di 1/5 nella stagione invernale (novembre-aprile) o nei luoghi di montagna o paludosi e di 2/5 d'inverno nei luoghi paludosi dei dipartimenti del Mincio e Basso Po. Aumento di 2/5 per gli stradali Mantova-Ferrara, Ferrara-Spiaggia, Mantova-Peschiera via Valeggio Legnago (fino a migliaia della strada)			

Il Regolamento stabiliva fra le altre cose che i trasporti diretti – quelli di “*trasmozion di effetti da un luogo all'altro senza tener l'ordine delle tappe*”^{LXVI} – riguardanti i “*grossi bagagli dei corpi*”, andassero effettuati per appalto generale o per contratto parziale. Il trasporto per acqua era consentito solo in condizioni di sicurezza e comodità. Il pagamento era liquidato in base agli statini mensili dei trasporti effettuati, statini che l'impresa doveva trasmettere al Commissariato insieme alle relative pezze d'appoggio.

L'impresa, iniziata il 1° novembre 1804, era condotta dai Fratelli Soresi, che nel luglio 1810 sarebbero arrivati ad avvalersi di 60 delegati, tra cui tre fuori del territorio Italico: a Genova, Livorno e Civitavecchia.

Il Trasporto avveniva così: il Consiglio d'Amministrazione del Corpo delegava un ufficiale per sovrintendere all'imballaggio e incassamento dei bagagli, in presenza dell'agente dell'appaltatore. Quest'ultimo poteva rifiutare balle e casse non confezionate in modo da garantire la conservazione dei materiali, pesati, per quanto possibile, alla vigilia della partenza.

Alla consegna l'ufficiale delegato metteva a verbale le condizioni dell'imballaggio, la cui integrità esonerava l'impresa dagli eventuali danni interni. Se si accorgeva di danni, l'ufficiale invitava il Commissario di Piazza ad un sopralluogo per constatare e verbalizzare il danno in presenza dell'agente dell'impresario, facendolo stimare da periti di parte.

L'Amministrazione Militare copriva le spedizioni effettuate dai Corpi soltanto entro un peso massimo annuale attribuito a ciascuna Arma o Specialità. Confermando i livelli stabiliti nel 1804, il decreto del 29 maggio 1810 avrebbe poi adeguato le spettanze delle varie Armi al nuovo ordinamento dell'Esercito, limitandole però ai soli battaglioni e squadroni amministrati dal Consiglio Principale del Reggimento. Ad ogni modo i pesi massimi, espressi in "libbre lorde di once 12 di Milano", erano: 1.915 per ogni Compagnia di Gendarmeria; 6.894 per Battaglione Veterani, Treno e Trasporti; 9.192 per ogni Battaglione di fanteria e gli Zappatori; 11.490 per ogni Reggimento di Dragoni su 4 squadroni; 13.788 per ogni Reggimento d'Artiglieria o di Cacciatori a Cavallo su 4 squadroni.

"Sempre nel 1810 il limite sarebbe stato ridotto a un terzo per i battaglioni sull'organico di guerra e a 765 libbre, dedotte dalle spettanze del reggimento, per gli squadroni sull'organico di guerra. Il supplemento di 4.596 libbre per battaglione o reggimento montato, che era stato concesso nel 1804 per la spedizione di vestiario confezionato, sarebbe stato soppresso. In compenso i Consigli Principali furono autorizzati a spedire alle proprie unità di guerra rinnovi semestrali degli effetti per un massimo di libbre 2.295 per battaglione, 566 per squadrone e 9 per ogni uomo dei distaccamenti inferiori ai 75. Venne però confermata la disposizione del 1804, che metteva a carico del corpo le spedizioni di uniformi fatte oltre il termine di tre mesi dalla ricezione della stoffa.

Data la rilevanza ai fini dell'osservanza del blocco continentale, il decreto del 1810 avrebbe prescritto che le spedizioni per l'estero dovessero essere autorizzate di volta in volta dal ministro. Fu invece confermato il supplemento per la spedizione di fucili e giberne di riserva o dei militari assenti, nei limiti massimi di 255 libbre per la Gendarmeria, 510 per i Trasporti, 1.328 per gli Zappatori, 1.531 per i Veterani e i Dragoni e 2.298 per la Fanteria, i Cacciatori e l'Artiglieria.

I trasporti cosiddetti "indiretti", cioè di materiali al seguito dei corpi e di militari isolati, continuavano ad essere a cura dei Comuni. Ma adesso il costo era rimborsato secondo tariffa ai Comuni stessi dalle Prefetture. Ad ognuna di esse l'amministrazione militare anticipava 1.000 lire per aiutare i Comuni in cattive acque.

Il regolamento stabiliva tipo e numero dei mezzi di trasporto spettanti agli stati maggiori e alle truppe.

<i>Mezzi di trasporto spettanti al seguito dei corpi</i>		
<i>Tipo</i>	<i>N.°</i>	<i>Stati Maggiori, Corpi e Distaccamenti</i>
<i>Carro a 1 bestia</i>	<i>1</i>	<i>Distaccamento fino a 25 uomini</i>
<i>Carro a 2 bestie</i>	<i>1</i>	<i>Distaccamento da 26 a 75 uomini</i>
<i>Carro a 3 bestie</i>	<i>1</i>	<i>Per ogni generale di brigata, aiutante comandante, sotto ispettore alle rassegne, ordinatore e commissario di guerra, ufficiale di sanità in capo. Uno per la contabilità. Uno per i convalescenti. Uno per distaccamento da 76 a 150 uomini e da 300 a 500 e per ogni compagnia distaccata di fanteria, cavalleria, operai, minatori, veterani, invalidi.</i>
<i>Carri a 3 bestie</i>	<i>2</i>	<i>Compagnia di Gendarmeria.</i>
<i>Carro a 4 bestie</i>	<i>1</i>	<i>Per ogni generale di Divisione, Ispettore di truppe e delle riviste, Commissario ordinatore in capo. Per le carte e la contabilità d'ufficio in caso di trasferimento temporaneo. Per ogni distaccamento da 151 a 500 uomini.</i>
<i>Carri a 4 bestie</i>	<i>2</i>	<i>Per ogni distaccamento di oltre 500 uomini e per ogni battaglione di fanteria e reggimento di cavalleria (uno per la contabilità, l'altro per convalescenti).</i>

Artiglieria e Zappatori erano dotati di propri carriaggi perciò non rientravano nella tabella.

Se anche gli stati maggiori, i corpi e i distaccamenti avevano furgoni al seguito, potevano rinunciare al carreggio e chiedere solo i cavalli, sempre però nel numero tabellare. Nei luoghi montuosi o inaccessibili al carreggio il trasporto del carico spettante doveva essere assicurato mediante someggio. Era consentito a corpi e distaccamenti procurarsi trasporti suppletivi, purché pagati in contanti e a tariffa al momento della partenza. Era vietato ai militari, sotto la responsabilità del comandante, far montare sui carri vivandiere, donne al seguito e figli di truppa, strapazzare le bestie e soprattutto i carri e maltrattare i conduttori, i pubblici funzionari e commessi di servizio. Era inoltre vietato cedere o comprare le forniture dei convogli militari.

La somministrazione dei mezzi di trasporto indiretto doveva essere disposta dal commissario di guerra di piazza o, in mancanza, dal prefetto o persona da lui specialmente delegata. Il mandato era consegnato al comandante del corpo o distaccamento in marcia o al militare isolato, esibito ad ogni tappa all'autorità municipale e da questa vistato e timbrato col sigillo comunale. La non ottemperanza al mandato era sanzionata con ammenda

di 40 lire. Il sistema era però troppo macchinoso e non mancò di sollevare un notevole contenzioso. Finalmente, allo scopo di esonerare possibilmente i comuni e almeno di garantire il pagamento anticipato, con decreto del 27 febbraio 1807 fu accordato ai corpi un assegno per provvedere direttamente ai mezzi di trasporto, nel tipo e numero indicati sul foglio di via e in ragione di 3 centesimi per miglio e per ogni 100 libbre di peso. Infine con una circolare del 4 marzo il Ministero raccomandò in ogni modo alle autorità civili e militari, ai comandanti dei distaccamenti e corpi e alla gendarmeria, di vigilare che i mezzi fossero impiegati solo per il trasporto di effetti, malati e militari isolati aventi diritto e di verbalizzare e denunciare gli eventuali abusi.

Il trasporto individuale era accordato, su certificato medico della non idoneità al viaggio a piedi, soltanto per i viaggi di andata e ritorno dai luoghi di cura (ospedale e bagni), di andata in convalescenza o nella casa dei veterani e invalidi e di ritorno dalla prigionia di guerra. Il mandato doveva essere rinnovato ad ogni tappa previa visita medica di controllo. Il tipo di trasporto, a cavallo o su carro, era commisurato alla gravità e tipologia dell'infermità invalidante.

Quando arrivavano nel luogo di residenza di un commissario di guerra, i militari isolati con diritto al trasporto dovevano essere riuniti in gruppi per ridurre la spesa. A tale scopo i militari dovevano sostare in attesa fino a tre giorni, con una diaria di 75 centesimi. Il beneficio era revocato al militare che accettava denaro al posto del trasporto. Se veniva sorpreso a camminare a piedi, doveva essere tradotto davanti alla municipalità, la quale faceva iscrivere nel suo foglio di via l'obbligo di continuare a piedi sino a destinazione. La disciplina dei trasporti isolati subì varie modifiche, tanto da rendere opportuna la compilazione di un testo unico, approvato colla circolare del 4 marzo 1808.^{LVII}

II) Struttura del Treno Italiano

Coi decreti del 6 aprile e del 4 maggio 1807 Napoleone istituì nell'esercito francese appositi battaglioni degli Equipaggi Militari. Come Re d'Italia prevede un Battaglione Trasporti col decreto del 16 gennaio 1808, relativo alla formazione dell'Armata italiana per quell'anno.

Il Battaglione nacque tre mesi dopo, col decreto del 18 marzo. Ebbe una forza di 3 ufficiali, 309 uomini, 501 quadrupedi (416 cavalli da tiro, 37 da sella e 48 muli) e 100 vetture (92 cassoni per viveri, 4 prolunghe e 4 fucine) e si articolò su uno Stato Maggiore di otto tra ufficiali e sottufficiali e 4 compagnie da 76 uomini. Fu messo agli ordini del capitano Pietro Lindenmeyer e stabilì il Deposito a Mantova.

Questa però era ancora teoria. Infatti per tutto il 1808 il Battaglione rimase in posizione quadro, tant'è vero che il decreto del 26 marzo 1808

creò solo lo Stato Maggiore e la 1ª Compagnia, anche se teoricamente rinforzata a 100 uomini.

Era tutto così teorico che al 16 settembre 1808 l'unità, su un organico previsto di 312 uomini e 491 cavalli, allineava ancora solo 88 uomini e 171 cavalli, che sarebbero divenuti 92 uomini, ma con solo 165 cavalli e 24 furgoni, nel mese seguente, salendo a 103 uomini e 162 cavalli alla metà di dicembre. Alla fine dello stesso mese, il 28 dicembre, fu proposto al Ministero della Guerra di costituire una seconda compagnia dei Trasporti Militari. Il Viceré fece rispondere al Ministro che: *“la 1ª compagnia non è ancora completata, bisogna dunque completarla e in seguito il Ministero della Guerra proporrà un progetto di sdoppiamento di questa compagnia. La 1ª compagnia è stata formata più forte del previsto per permettere giustamente di costituire il nocciolo della 2ª compagnia ed avere una sorta di deposito di questa 1ª compagnia.”*

Nel febbraio 1809 la Compagnia fu inviata al campo di Montichiari e aggregata alla 1ª Divisione Italiana del generale Fontanelli. Il 9 marzo partì la lettera con cui si ordinava la formazione della 2ª Compagnia, portando al decreto del 4 aprile 1809, che l'attivava, lasciandola però in posizione quadro, con organici dimezzati e al comando d'un semplice Secondo Conduttore, grado pari a quello di sergente, di nome Antonio Magni.

Ad ogni modo entrambe le compagnie partirono coll'esercito operante in Alto Adige e Tirolo contro gli Austriaci, venendo aggregate alle Divisioni Severoli e Vial, mentre il Deposito del Battaglione era temporaneamente distaccato a Milano.

Finita la campagna, il 10 marzo 1810 la 2ª Compagnia fu soppressa, mentre la 1ª veniva ridotta, conservandone solo lo Stato Maggiore e poco altro, per un totale di soli 47 uomini con 13 cavalli da sella, 60 da tiro e 14 vetture: 12 furgoni, 1 prolunga e 1 fucina. Come in passato, i cavalli eccedenti furono venduti e il materiale depositato in magazzino a Mantova.

Al termine dei congedi semestrali, grazie all'afflusso delle nuove reclute, il Battaglione fu riattivato col decreto³⁸ del 17 novembre 1810 e si organizzò su uno Stato Maggiore di nove tra ufficiali e sottufficiali e sulle solite 4 compagnie, stavolta di 83 uomini l'una. L'organico doveva toccare i

³⁸ 17 Novembre 1810: decreto di Milano formante un Battaglione di Trasporti militari: *“..... 1 battaglione d'uno stato maggiore e di 4 compagnie:*

Art 1: il battaglione avrà uno stato maggiore composto da: 1 capitano comandante, 1 tenente aiutante, 1 quartier-mastro sottotenente, 1 chirurgo aiutante maggiore, 1 artista veterinario con rango d'aiutante sottufficiale, 1 mastro sellaio bastiere, 1 mastro tailleur, 1 mastro bottaio ed 1 mastro carradore. Cioè un totale di 9 uomini.

Art 2: il battaglione conterà 4 compagnie e ciascuna compagnia sarà di: 1 sottotenente comandante, 1 maresciallo capo d'alloggio, 2 marescialli d'alloggio, 1 brigadiere furriere, 4 brigadieri, 1 trombettiere, 70 soldati dei quali 8 sottobrigadieri, 2 marescialli ferrai ed 1 carradore.

Art 3: vi saranno 24 furgoni da viveri per compagnia, 4 furgoni d'ambulanza, 27 muli con 1 uomo ogni 3 muli, 8 cavalli di riserva, 9 cavalli da sella per i sottufficiali, i sergenti ed i trombettieri 112 cavalli.”

341 uomini – otto ufficiali, 16 sottufficiali, 17 maestranze e 300 soldati – con 629 quadrupedi – 480 cavalli da tiro, 41 da sella e 108 muli – e 112 vetture (96 furgoni da viveri e 16 ambulanze), ma, come in precedenza, rimase un sogno. Infatti, quando in estate l'unità raggiunse la sua forza massima di 187 uomini, 318 cavalli (di cui 29 in infermeria) e 64 vetture (incluse fucina e prolunga), poté costituire solo due compagnie.

Poiché l'Armata d'Italia comprendeva una buona percentuale di truppe francesi pagate dal Governo Italiano, oltre al battaglione italiano, ce n'era pure uno francese, il 9°, con 240 furgoni di vecchio tipo. *“Con un decreto del 29 dicembre 1811 Napoleone”³⁹ ordinò il passaggio del battaglione italiano di Mantova sul piede francese, vale a dire su uno stato maggiore di 14 teste e 6 compagnie di 129, con un organico totale di 788 uomini (17 ufficiali), 1.245 cavalli (117 da sella e 1.128 da tiro) e 252 vetture (240 cassoni, 6 prolunghe e 6 fucine), ordinando di equipaggiare la 6ª compagnia con 40 dei 124 cassoni di tipo vecchio esistenti nel deposito francese di Piacenza e le altre con 200 cassoni di tipo nuovo da costruire nell'arsenale di Venezia e consegnare in due lotti entro il 1° e il 15 febbraio 1812. Al battaglione, sempre comandato dal capitano Lindenmeyer, furono assegnati solo 15 subalterni, cinque tenenti (incluso uno aiutante maggiore) e dieci sottotenenti (inclusi il quartiermastro e un pagatore).”* ^{LXVIII}

Restava il fatto che in teoria, con una forza di 56 battaglioni e 28 squadroni, equivalenti a 6 Divisioni, all'Esercito Italiano, occorreavano 3.000 cavalli e 700 vetture. Di queste: 300 vetture a quattro cavalli servivano per le vettovalie, 100 per le ambulanze, 200 per il materiale d'accampamento e 100 per lo stato maggiore; i restanti 200 cavalli erano di riserva.

Ma poiché le sei divisioni italiane operarono sempre separate ai quattro angoli d'Europa, non fu mai possibile organizzare armoniosamente il servizio dei Trasporti. Solo verso il 1812, grazie al grosso sforzo organizzativo in vista della Campagna di Russia, i trasporti militari si avvicinarono all'ideale, allineando 2.631 quadrupedi, inclusi 744 buoi, e 642 vetture. Di queste: 252 appartenevano al 1° Battaglione, 300 al 2° e 90 alle 15 compagnie d'artiglieria reggimentale.

³⁹ 29 Novembre 1811: decreto per la creazione d'un battaglione degli equipaggi militari del Regno d'Italia: “.....1 battaglione di 6 compagnie di cui 5 saranno equipaggiate col nuovo modello di vettura...

Articolo 1: si è deciso di creare un battaglione degli equipaggi militari.

Articolo 2: questo battaglione sarà su 6 compagnie, ogni compagnia conterà 42 vetture cioè un totale di 252 vetture per il battaglione.

Articolo 3: questo battaglione avrà la stessa organizzazione e la stessa paga che in Francia.

Articolo 4: 5 compagnie avranno delle vetture da munizioni d'un nuovo modello ed una compagnia quelle del vecchio modello. Cioè 200 vetture del nuovo modello e 40 del vecchio, 6 forge e 6 prolunghe, cioè 252.

Articolo 5: le forge saranno fornite dall'artiglieria.

Articolo 6: le 40 vetture vecchie dal deposito francese di Piacenza.

Articolo 7: le 200 nuove saranno costruite nell'arsenale di Venezia.”

III) Il Treno in Russia

In vista della Campagna di Russia, Napoleone scrisse al viceré Eugenio di Beauharnais di armare un Corpo di 40.000 francesi e 20.000 italiani, alla testa del quale avrebbe dovuto attraversare le Alpi in febbraio per marciare con la Grande Armata nella primavera del 1812. Il 16 dicembre l'Imperatore ordinò al Viceré di formare un Corpo d'Osservazione d'Italia – IV Corpo della Grande Armée – composto dalle divisioni 13^a, 14^a e 15^a. Per l'entrata in campagna in febbraio, Napoleone prescrisse che le truppe Italiane dovessero avere al seguito 30 giornate di viveri, dispose il carreggio e le ambulanze per loro e il 30 dicembre del 1811 ordinò la formazione di un secondo Battaglione di Equipaggi Militari, di sei compagnie e 252 vetture.

Stabilito a Verona il Gran Parco dei Trasporti Militari e del Genio, il 22 gennaio 1812 Napoleone mandò al Viceré il decreto per la costituzione del 2° Battaglione, di 300 carri agricoli a traino bovino, da approntare entro il 1° marzo. Cinque giorni dopo tutte le truppe appartenenti alla Grande Armata furono messe sul piede di guerra ovunque si trovassero.

Si procedé poi sempre più in fretta alla formazione e al completamento dei reparti e delle loro dotazioni. Vennero formate delle Commissioni Dipartimentali, presiedute dai prefetti, per dirigere la requisizione delle bestie e dei carriaggi, valutarne l'idoneità al servizio, marcarli e pagarne i proprietari secondo il prezzo fissato dai periti e dal pubblico estimatore dei pesi.

I buoi andavano requisiti a coppie, insieme al carro a cui erano solitamente aggiogati. Quelli poco robusti o che sembravano tali andavano esclusi. Le caratteristiche richieste erano il colore del pelo "grigio, o formentino, o rosso, o vaiolato", l'età dai 5 ai 7 anni, l'altezza non inferiore a 4 piedi e 3 pollici e il peso compreso fra i 400 e i 450 chili. La ferratura doveva esser fatta dall'Esercito a Verona, al Deposito del 2° Battaglione.

I carri dovevano essere nuovi o almeno in ottimo stato, a 4 ruote alte, muniti del loro giogo e di sponde amovibili, di portata da 500 a 600 chili. Dovevano essere scortati a Verona dalle compagnie di riserva o dalla Guardia Nazionale, condotti possibilmente dal contadino proprietario o dall'affittuario, al quale spettavano giornalmente 2 lire e 10 chili di fieno per i buoi.

Intanto procedeva la formazione del 2° Battaglione. Reclutato attingendo ai coscritti della riserva del 1812 e posto agli ordini del capitano Bartolomeo Maffei, contava uno Stato Maggiore di 15 tra ufficiali e sottufficiali e si articolava in 6 compagnie di 78 uomini, con un organico complessivo di 16 ufficiali, 2 chirurghi e 465 uomini, 62 cavalli da sella, 744 buoi e 312 vetture, cioè 300 carri, 6 forge e 6 prolunghe. Al Battaglione furono poi assegnati 3 tenenti e 11 sottotenenti, tra cui l'aiutante maggiore, l'ufficiale pagatore e il quartiermastro.

Infine, col decreto del 25 marzo 1812, i depositi e i consigli d'amministrazione dei due battaglioni furono unificati e riuniti a Lodi.

Organici e paghe del 1° e del 2° Battaglione Trasporti Militari (1808-1813)

Gradi	1° Battaglione			2° Battaglione		Soldo* (franchi)	Supplemento di Guerra
	1808	1811	Cavalli	Uomini	Cavalli		
Capitano comandante	1	1	2	1	3	2.124	600
Tenente Aiutante							
Maggiore	1	1	1	1	2	2.124	600
S. Ten. Quartiermastro	1	1	1	1	2	1.724	300
S. Ten. f. f.							
Ufficiale pagatore	-	1	1	1	2	-	-
Chirurghi (Aiuto Medico							
e Sotto Aiuto Medico)	-	1	1	2	1	-	-
Aiutante Sottufficiale	-	1	1	1	1	-	-
Artista veterinario	1	1	1	1	1	1.416	-
Brigadiere Trombettiere	-	1	1	-	-	-	-
Maestro Corni da caccia	-	-	-	1	-	-	-
Tenenti	-	6	6	6	12	-	-
Sottotenenti	-	6	6	6	12	-	-
Conduttori capo							
(Maresciallo Capo)	4	6	6	6	6	46.20	21.30
Conduttori in 2°							
(Maresciallo d'Alloggio)	4	24	24	12	12	32.40	9.90
Brigadieri Forieri	4	6	6	6	6	32.40	9.90
Brigadieri	8	24	24	24	-	24.30	6.00
Sotto brigadiere	8	120	-	-	-	22.50	3.00
Trombettieri	4	12	12	-	-	21.00	-
Corni da caccia	-	-	-	6	-	-	-
Mastro Sellaio bastiere	1	1	-	1	-	27.00	5.40
Mastro Carradore (Carraio)	1	1	-	1	-	27.00	5.40
Mastro Sarto	1	1	-	1	-	11.40	21.00
Mastro Stivalaio	1	1	-	1	-	11.40	21.00
Mastro Calzolaio	-	-	-	1	-	-	-
Mastro Maniscalco	-	1	-	1	-	-	-
Mastro Armaiolo	-	1	-	1	-	-	-
Maniscalchi	8	18	-	12	-	16.80	1.80
Sellai bastieri	4	12	-	6	-	16.80	1.80
Carradori	4	12	-	12	-	16.80	1.80
Carrettieri	256	504	1.128	372	744	15.00	1.80
TOTALE	312	788	1.245	483	806	-	-

Incluse indennità d'alloggio e di mobiliare (216 + 108 per Ufficiale, 144+72 per Artista Veterinario). Importi annui per Ufficiali e Veterinario, mensili per Sottufficiali e Truppa. Due razioni viveri di guerra per Ufficiali e Veterinario e 4 di legna; 2 di foraggio per il comandante. Agli altri 1 razione viveri, 1 di legna e 1 di foraggio. Assegno generale annuo per uomo lire 312 (92 per vestiario e fornimenti, 77 primo vestito reclute, 58 medicinali, 35 bardatura e ferratura, 50 utensili d'accampamento).

Il Treno, sotto forma di Battaglione Equipaggi Militari, comandato dal capitano Castelli, fu assegnato alla 15ª Divisione del generale Pino, comprendente pure l'ambulanza, i servizi riuniti e le poste. Esclusa l'Artiglieria, altre unità del Treno facevano parte: della Guardia Reale, che aveva la Compagnia d'Equipaggi Militari con Cavalli; del Gran Parco, agli ordini del maggiore Vives, in cui si trovavano altre tre Compagnie d'Equipaggi Militari con Cavalli e infine del Parco del Genio, che disponeva di una Compagnia del Treno.

Nel complesso il Treno partecipò alla campagna di Russia con 1.300 uomini, 2.000 quadrupedi e 500 vetture, cioè le 6 compagnie del 2º Battaglione (al comando del capitano Maffei c'erano 463 uomini, 54 cavalli e 300 carri) e almeno 5 del 1º (la 1ª e la 3ª assegnate ⁴⁰ alla Guardia Reale, per un totale di 2 ufficiali e 124 uomini, con 37 vetture; la 2ª alla 15ª Divisione Pino e la 4ª e 5ª alla riserva d'artiglieria) per un totale di 9 ufficiali, 906 uomini e 1.423 cavalli. Al commissario Mantovani fu dato l'incarico di seguire il carreggio per rilevarne le perdite lungo la strada.

Ad ogni tappa le truppe trovavano un Comando di Tappa, retto da un ufficiale di grado compreso fra capo-battaglione – equivalente a maggiore – e tenente, a seconda dell'importanza della tappa, un commissario di guerra e degli impiegati municipali. Questi erano incaricati di far trovare pronti gli alloggi, i viveri e i mezzi di trasporto e poi di riferire sul passaggio direttamente e quotidianamente al Capo di Stato Maggiore della Grande Armata, compilando un apposito modulo prestampato. Il viaggio fu abbastanza tranquillo. Le perdite fino al 25 aprile si limitarono a un disertore, quattro ammalati e tre cavalli morti nelle compagnie Trasporti Militari; a 40 cavalli riformati e venduti e uno morto nelle due compagnie a disposizione della Riserva d'Artiglieria.

Del resto l'Aiuto Comandante del Capo di Stato Maggiore, Galimberti, così aveva commentato il movimento dei Trasporti: *"I Cavalli furono sempre come lo sono ben nutriti; questi in genere sono in buono stato, eccettuato che quelli delle quattro Compagnie dell'artiglieria Reggimentaria: su questa vi sarebbe molto a dire: gl'ufficiali che la comandano, oltre ad essere la maggior parte inesperti del mestiere, vidi che ne hanno poca cura. Li Condottieri sono anch'essi poco abili. La specie dei cavalli con cui sono partiti era cattiva, e già in cattivissimo stato: quindi fu necessario di riformare una sessantina di cavalli su questa ad Augsburg, facendoli rimpiazzare per acquisto dai rispettivi corpi."* ^{LXIX}

⁴⁰ Va però detto che in un documento dell'Archivio di Stato di Milano, fondo Stati di Situazione, cartella 2721, il 1º Battaglione alla data del 1º aprile 1812 a Scoppershof allineava le compagnie 1ª e 6ª, con una forza di 2 ufficiali, 5 marescialli, 1 furiere, 8 brigadieri, 2 operai maniscalchi, 1 operaio carriere, 1 operaio sellaio, 107 soldati, 200 cavalli, 16 muli da tiro e 46 vetture, cioè 35 furgoni viveri, 1 furgone per i servizi riuniti, 8 furgoni d'ambulanza (4 a due ruote e 4 a quattro ruote) una fucina e una prolunga.

Gli faceva eco il Commissario di Guerra della Guardia Reale Gini: *“Trasporti Militari: 1° Battaglione – Il materiale ha sofferto durante la marcia a causa delle cattive strade, ma sempre riparato in tempo, si trova ancora in buono stato. Non si può dire altrettanto dei cavalli che troppo giovani, e condotti da dei soldati, la maggior parte coscritti, hanno sofferto considerevolmente le fatiche della marcia, ed avrebbero un gran bisogno di riposo... si ripete l'osservazione che il materiale è sprovvisto di ruote e timoni di ricambio, il che potrebbe compromettere il servizio in caso d'accidente.”* LXX

Sempre Galimberti l'8 maggio segnalava al Ministro come la 4ª Compagnia di Trasporti fosse in cattivissime condizioni per le difficoltà incontrate nel percorso: *“Eccellenza ! Io non potrei abbastanza dirle come la sudd.^a è arrivata in mal ordine: in una parola essa non poteva arrivare più rovinata, ed era totalmente fuori servizio.*

S.E. il Sig. Generale Com. la Divisione ha dato le necessarie disposizioni per migliorarla per quanto fosse possibile, ma le nuove marcie a cui viene assoggettata non dà luogo a ripararvi e non so come potrà continuare a prestare servizio.” LXXI

Al 1º giugno la forza delle compagnie della Guardia Reale ammontava a 3 ufficiali, 335 uomini, 374 cavalli e 87 vetture: due forge, 96 furgoni, 8 ambulanze e 41 prolunghe. La 1ª Compagnia aveva i cavalli in ottimo stato. La 3ª, che aveva i carriaggi più pesanti, era giunta a Plotz in condizioni mediocri, del resto da aspettarsi, visto lo stato delle strade e la pesantezza dei mezzi. La perdita dei cavalli ammontava a 20 – sette della 1ª e 13 della 2ª Compagnia – e comunque *“Il materiale di queste due compagnie è ancora in buono stato grazie alle riparazioni necessarie, che non si è mancato di fare a tempo.”* LXXII

Alla fine di giugno 680.000 uomini e 176.850 cavalli passarono il confine russo.

Ora, bisogna dire che se è vero che Napoleone fu un organizzatore di prim'ordine, un eccellente stratega ed un buonissimo tattico, è anche vero che, come tutti a questo mondo, non andò esente da pecche. La caratteristica principale delle sue operazioni fu sempre la velocità. Nessun esercito prima del suo era mai apparso tanto rapido e, per questo, tanto capace di sorprendere e battere il nemico. Ma, a ben vedere, l'organizzazione operativa della Grande Armata risentiva di numerosi inconvenienti. Finché i Francesi mantennero la superiorità, specialmente morale, sugli avversari, potenziali o effettivi, la cosa non si notò; ma quando in Spagna la capitolazione di Bailen inferse il primo e per questo più micidiale colpo al mito della loro invincibilità, i loro errori cominciarono a venire in luce, ad essere osservati, analizzati e sfruttati da tutti i nemici dell'Imperatore.

La tattica napoleonica, a dispetto del concetto che vuole il genio nuovo e sempre originale, era in realtà la ripetizione del medesimo schema, indi-

pendentemente dalle circostanze: preparazione d'artiglieria, attacco frontale della fanteria fino a determinare una crisi in un punto qualunque dello schieramento avversario, concentrazione del fuoco e delle forze in quel medesimo punto, sfondamento e crollo del nemico.

Tutto questo era preceduto da un complesso movimento sincrono dei Corpi d'Armata sulle strade europee, predisposto con rapidità nella sola mente dell'Imperatore ed eseguito celermente da truppe ben addestrate. I problemi cominciavano quando si trattava di muovere i rifornimenti dietro di esse. Tradizionalmente si dice che Napoleone liquidasse sempre la faccenda colla sbrigativa frase: *"L'intendance suivra"* – L'intendenza seguirà – certo è che il problema fu sempre irrisolto e in Russia tanto grave da determinare il collasso dell'esercito, come avrebbe rilevato il Duca di Wellington nel suo *Memoriale sulla campagna di Russia nel 1812*.

Secondo Wellington l'impresa fallì perché era stata organizzata male logisticamente. Fin dall'inizio *"...il funzionamento di tale organizzazione di sussistenza si rivelò così difettoso che, prima ancora che l'esercito lasciasse il ducato di Varsavia, abbiamo notizia del malcontento delle popolazioni per i saccheggi operati dalle truppe e rimostranze da parte di Napoleone ai suoi marescialli.... A Vilna, il primo paese al di là della frontiera russa in cui l'esercito fece sosta... un'armata di seicentomila uomini poté organizzare ospedali per soli seimila.... Le cause del fallimento di queste misure precauzionali meritano di essere discusse, perché tale argomento possa far apparire... le vere ragioni del disastro francese in Russia.... Dovevano iniziarsi delle marce forzate, dalla Vistola stessa fino a raggiungere la Dvina ed il Dnieper. I carriaggi, i rifornimenti, il bestiame e tutti i viveri trasportati dalla Francia e dall'Italia furono lasciati indietro..... a nulla si pensò fuorché alla prospettiva di trovare il nemico en flagrant délit e di distruggerlo di un colpo... Si ritiene che non meno di diecimila cavalli e parecchi uomini furono lasciati morti sul terreno, mentre migliaia di soldati sbandati e dispersi vagavano senza meta in giro per il paese... le marce forzate su strade rovinate dalle piogge attraverso un paese sprovvisto di rifugi, e senza approvvigionamenti adeguati, tutto questo distrugge il soldato.... Tali privazioni... furono l'occasione di tutti questi malanni, finché l'esercito... degenerò e, sebbene formidabile come unità militare, divenne alla fine un'orda di banditi... e si disintegrò.*

Bisogna pure osservare che nessun esercito francese, dopo aver lasciato dietro di sé i propri magazzini ad un territorio alleato ha mai ricevuto razioni di viveri se non procurandosele col metodo del saccheggio... Tale sistema in vigore nell'esercito francese fu la causa di quelle irregolarità, disordini, sfortune e, di conseguenza, della sua perdita." LXXIII

Effettivamente già prima dell'inizio della campagna, quando l'Armata stava avanzando verso il Niemen, ci si era accorti che a una gran quantità di viveri corrispondeva una preoccupante penuria di foraggi. Poi ci si

accorse che i carriaggi non bastavano e si cominciò a requisirne, ovviamente insieme ai quadrupedi da traino. Poiché mancavano i conducenti, le partite di requisizione portarono via oltre alle bestie ed ai carri anche i contadini, molti dei quali prudentemente scapparono alla prima occasione.

Infine apparve un altro inconveniente, del tutto impreveduto: il terreno polacco, molto sabbioso, rallentava i carriaggi, che restavano distanziati di giornate intere dalle truppe in marcia, le quali, a loro volta, rimanevano prive dei viveri trasportati dai treni. Di nuovo si ricorse alle requisizioni, adesso di viveri, ma i Polacchi avevano già poco per conto loro e non furono certo contenti di perderlo.

Il 23 giugno furono gittati i ponti sul Niemen e cominciò l'avanzata in territorio nemico. Il 29 l'Esercito Italico, che formava la retroguardia della Grande Armata, cominciò il passaggio del Niemen e rimase preso in una tempesta di tuoni e pioggia così disastrosa e accompagnata da un così repentino calo della temperatura, che morirono 100 cavalli dell'Artiglieria e ben 300 del carreggio.

Quando si arrivò a Vilna, le cose andavano già molto peggio di come scrisse Wellington, poiché le piogge avevano fatto straripare i fiumi, ritardando ancor di più il movimento dei carriaggi. L'ospedale, preparato come sappiamo per 6.000 posti, si trovò a fronteggiare le necessità di 15.000 ammalati. L'Imperatore ordinò di requisire 2.000 cavalli in Samogizia per ripianare almeno in parte le perdite dell'Artiglieria. Per di più, il tempo cattivo aveva reso le strade ancor meno praticabili, abbattendo una gran quantità di alberi o di rami e inzuppando d'acqua la campagna. I cavalli sulle strade non potevano procedere se non rischiando di spezzarsi le zampe dopo pochi passi e, se abbandonavano le strade, si impantanavano fino al petto nelle fangaie circostanti. Di conseguenza gli intasamenti e i ritardi nei movimenti dei carriaggi aumentavano e con loro i disagi delle truppe in linea. Pure in agosto la marcia fu particolarmente dura, specie quando intorno al 14 si arrivò al Dnieper, nelle cui paludi *“poco mancò non sprofondasse tutto il carreggio del IV Corpo.”* LXXIV

Commentava il Commissario Gini a proposito dei Trasporti della Guardia Reale al 1° luglio: *“I Cavalli in pessimo stato per la lunga e faticosa marcia, cattivo e scarso nutrimento e niun riposo.”*

La Compagnia è tutta sparsa indietro e solo a Rastenburg, si sono riuniti alcuni furgoni, che poi si disunirono nelle rapide marcie consecutive.

A Soldan si organizzò una Compagnia di 50 vetture di paesani requisite, la quale fu spedita a Pletz per prendere delle farine scortate da un Distaccamento della Guardia. Non se ne è mai più avuta nuova. A Lützen furono rimesse alcune vetture con delle farine a tutti i corpi, le quali in seguito o sono fuggite, o hanno perito durante la strada.

Materiale. – Le Carrette sono state abbandonate per mancanza dei Cavalli che periscono ogni giorno e perché ordinai che in difetto di mezzi

di trasporto queste fossero le prime ad abbandonarsi a preferenza dei forgoni che contengono i medicinali e gli effetti di medicazione." LXXV

I Russi poi non si facevano agganciare. La prima grande battaglia fu combattuta solo il 7 settembre 1812 fuori Mosca, nei pressi di Borodino. Il 15 Napoleone entrava a Mosca con 80.000 uomini.

Secondo le regole, la presa della capitale avrebbe dovuto indurre lo Zar alla trattativa ed alla pace; ma i Russi di capitale ne avevano anche un'altra e non seguivano le regole, o almeno non quelle di Napoleone. Mentre quest'ultimo cercava d'imbastire un negoziato, il nemico gli applicava contro un altro aspetto della vecchia tattica settecentesca, lanciandogli i Cosacchi a infestare le retrovie, a tagliare le comunicazioni e ad assalire gli avamposti.

Tormentata dalle scorrerie e priva di rifornimenti, viveri ed abiti adatti a sopportare il gelo crescente, la Grande Armata il 19 ottobre cominciò a ritirarsi, sperando di raggiungere i propri magazzini prima dell'inverno russo. Ma era troppo tardi.

Fino a quel momento i reparti italiani erano stati impiegati a copertura delle linee di rifornimento o in operazioni di ricognizione, fiancheggiamento e foraggiamento. Da quel momento invece l'Esercito Italiano si trovava all'avanguardia dell'intera Armata. Le sue dotazioni di carriaggi erano ridotte al minimo: l'Artiglieria divisionale italiana al 1° ottobre aveva ancora 54 vetture di vario genere e quattro forge campali; il Genio e gli Equipaggi Militari disponevano invece di 63 vetture, compresi due carri attrezzi, 49 per i viveri e 8 per le ambulanze. Di questi 1 carro degli attrezzi e 33 carri per i viveri appartenevano ai Trasporti. Non si sarebbe salvato nulla.

La via della ritirata passava per Malojaroslavez. Là, informati con tre giorni di ritardo del movimento dei Napoleonici, i Russi avevano mandato a intercettarli 80.000 uomini.

Il 24 mattina quattro reggimenti di Cacciatori russi piombarono sulla Divisione Delzons. ⁴¹ Gli Italiani della Divisione Pino accorsero a sostenerla insieme ad altri reparti francesi – nel complesso non più di 17.000 uomini – mentre sopraggiungeva pure il grosso russo di Doctorov. Dopo 18 ore di combattimento i Russi vennero respinti e lo stesso Doctorov ucciso. *“La Guardia Reale italiana fu particolarmente impiegata in questo macello, ed essa perdette la più gran parte della sua gente. La città fu presa e ripresa undici volte, durante la giornata”* LXXVI ammise il generale russo Bennigsen.

“Non possiamo fare a meno di confessare che il combattimento di Malojaroslawetz fa il più grande onore alle truppe del Viceré” LXXVII avrebbe scritto poi il colonnello Buturlin, aiutante di campo dello Zar. Sul terreno restarono 8.000 russi e circa 5.000 franco-italiani.

⁴¹ Comprendente la Brigata italiana del Generale Villata.

Intanto la temperatura era scesa sotto zero ed era comparsa la prima neve, rallentando i movimenti. A Viazma, il 3 novembre, si ebbe un nuovo scontro coi Cosacchi *"Le truppe italiane resisterono con coraggio, ma quelle di Davout... dopo Malojaroslawetz non conservavano più il bel contegno che le aveva distinte in tutto il corso della campagna."* ^{LXXVII}

La prima quindicina di novembre trascorse in un crescendo di attacchi russi contro le retroguardie, le salmerie, i fianchi dell'Armata in ripiegamento. Ogni ostacolo naturale diventava la base di partenza o l'occasione d'un'offensiva. Gli Italiani non ebbero requie, impegnandosi a fondo per difendere se stessi e l'Armata dalla distruzione, domandandosi se la morte sarebbe giunta prima per i proiettili nemici o per il freddo.

Il 15 novembre 90.000 russi arrivarono a Krasnoi sul fianco dei 42.000 combattenti e 30.000 sbandati a cui era ridotta la Grande Armata. Napoleone il 18 riuscì a sganciarsi con forti perdite e avviò il suo esercito alla Beresina. La temperatura era ormai scesa a 30 sotto zero. I soldati morivano a migliaia per il freddo e la fame; e i feriti erano abbandonati al nemico perché non c'era modo di trasportarli. Gli Italiani passarono il fiume nella notte dal 27 al 28. Appena in tempo, perché all'alba del 28 i Russi attaccarono. Furono contenuti dal contrattacco del Maresciallo Victor, che impedì il disastro completo e salvò le truppe ancora valide trasferendole sulla riva opposta prima delle 9 del mattino; ma circa 10.000 tra sbandati e feriti, 40 cannoni e praticamente tutti i carriaggi non poterono passare e, quando alle 9 e mezzo i ponti furono fatti saltare, rimasero in mano al nemico.

Mentre Napoleone partiva per Parigi per organizzare immediatamente un nuovo esercito, la ritirata proseguì. Ora i soldati validi erano 7.300 in tutta l'Armata e speravano di raggiungere Vilna al più presto, sapendo che là li attendevano un corpo di 20.000 uomini, comprendente tutti i Napoletani, e i magazzini. Vi giunsero il 9 dicembre, tallonati dai Russi e ridotti ad una massa informe di sbandati semicongelati e moribondi *"La sola Guardia Imperiale e Reale aveva ancora sembianze di truppa organizzata."* ^{LXXIX}

Ma i nemici avanzavano e non c'erano forze per resistere. Così la ritirata proseguì verso occidente e si arrestò solo a Marienwerder, protetta finalmente dalle truppe fresche radunate da Napoleone in tutta Europa e concentrate sulla linea dell'Elba. Il viceré Eugenio poté finalmente contare i superstiti. Dei 52.000 Francesi e Italiani che sei mesi prima avevano varcato il Niemen nel suo IV Corpo: *"...non mi rimangono che 2.000 uomini,"* ⁴² *dei quali la metà sono feriti"* ^{LXXX} scrisse tristemente alla moglie.

Degli oltre 27.000 italici partiti, ne erano ritornati un migliaio. Erano stati persi tutti i 740 buoi e quasi tutti gli 8.300 cavalli in dotazione, tutti e

⁴² Per la precisione arrivarono a Marienwerder 2.844 uomini del viceré, cioè 207 ufficiali e 2.637 fra sottufficiali e soldati sia italiani che francesi.

58 i cannoni e tutte le salmerie ed i carriaggi di qualunque tipo, cioè 391 cassoni portamunizioni e 702 carri da trasporto di vario genere.

Scriveva il 2 gennaio 1813 da Marienwerder al Ministro della Guerra l'ufficiale pagatore del 2° Battaglione Trasporti Militari sottotenente Mattia Bagnalasta: *"Eccellenza...mi faccio lecito di inoltrare io stesso al Ministero dell'E.V. la situazione nominativa...all'epoca del 1° Gennaio corrente..."*

Dalla stessa rileverà l'E.V. la nostra triste posizione. Senza capo, per esser egli morto il 2 Dicembre p.p. a Vilaiiké nella Lituania. Senza consiglio d'amministrazione mancando gli individui che lo compongono o per esser questi stati dal nemico presi nella ritirata, o rimasti in via. Contabilità, Cassa, libretto di soldo preda de'Cosacchi sin dai 16 novembre ultimo a Krasnowia, pure nella ritirata..." LXXXI

Dall'allegato alla lettera di Bagnalasta risulta che al 2 gennaio 1813 il 2° Battaglione si componeva di cinque ufficiali, compreso lo stesso Bagnalasta, tre marescialli, un furiere, un brigadiere e 10 soldati: totale 20 uomini, non si sa quanti dei quali in grado di camminare.

Del resto la Grande Armata era ridotta da 680.000 a 18.000 uomini, la metà dei quali inabili al servizio. La loro ritirata era protetta da lontano dalla resistenza di alcune piazzeforti, i cui assedi assorbivano consistenti forze nemiche e le cui guarnigioni erano in gran parte composte da Italiani, sia italici, sia napoletani, sia dei reggimenti francesi.

Non era finita. All'alba del 12 gennaio i Cosacchi arrivarono a Marienwerder e quel poco che era rimasto si sfasciò. Il Treno era del tutto annientato. Il 13 gennaio gli era stato mandato l'ordine di spostarsi a Magedburgo. Ma all'altisonanza del messaggio indirizzato *"al 1° ed al 2° Battaglione degli Equipaggi Militari Italiani"*, rispondeva una forza che, al 28 gennaio 1813, si componeva di 25 uomini soltanto: 2 brigadieri e 6 soldati del 1° Battaglione e 2 ufficiali, 4 marescialli, 1 brigadiere e 9 soldati del 2°, con ben tre cavalli. Degli altri non si sapeva nulla: si sperava che fossero scampati, si supponeva che si fossero diretti come tutti a Berlino, ma non se ne aveva notizia.

Eppure almeno il 1° Battaglione rinacque. Grazie al Deposito di Lodi, che il 15 dicembre 1812, dopo aver ricevuto 100 reclute, contava 166 uomini e 186 cavalli, rincalzi e ripianamenti furono rapidamente avviati in Germania. Così, al 1° aprile 1813 il Treno italico allineava di nuovo 507 uomini e 588 cavalli, di cui 322 e 473 già alla *Grande Armée* inquadrati nelle compagnie 5^a e 6^a. La 5^a aveva 63 vetture ed era stata assegnata alla 15^a Divisione italiana, ora agli ordini del generale Peyri, mentre la 6^a era aggregata al Corpo del generale Grenier.

In maggio entrarono in linea le compagnie 3^a e 4^a, assegnate alle divisioni 49^a, agli ordini del generale Palombini, e 52^a del Corpo d'Osservazione sull'Adige, incaricato di contrastare gli Austriaci. Non bastò e, davanti alla preponderanza numerica, l'Esercito d'Italia dovè ripiegare.

Al 13 ottobre 1813, al momento della ritirata, il Battaglione dei Trasporti, comandato dal capitano Donnea, allineava 730 uomini, 332 vetture e 1.006 cavalli, di cui 104 uomini, 96 carri e 83 cavalli in forza al Deposito, decentrato fra Lodi, Milano e Cremona.

Il 31 dicembre 1813 il Viceré ordinò la formazione di "equipaggi militari di riserva" nei dipartimenti dell'Olonza, del Mella e dell'Alto Po, ciascuno con un delegato prefettizio, tre o quattro conduttori capidivisione, sei od otto brigadieri capisezione e da 90 a 120 carri, per un totale di 10 divisioni, 20 sezioni, 633 uomini, 1.200 cavalli e 300 carri. Ma ormai era la fine. Gli Alleati vittoriosi dilagavano ovunque inarrestabilmente e, il 16 aprile 1815, la Convenzione di Schiarino Rizzino mise fine alla guerra e al Regno Italico.

Capitolo 10

Il treno restaurato: 1814-1848

D) Il Regno delle Due Sicilie: 1814-1849

La dominazione francese a Napoli si era presentata sotto le spoglie prima di Giuseppe Buonaparte, fratello maggiore di Napoleone, e poi di Gioacchino Murat. Quest'ultimo aveva lasciato l'esercito strutturato alla Francese, con un Battaglione del Treno. Nel 1814 aveva salvato il trono accordandosi cogli Alleati e scendendo in guerra contro Napoleone. Le truppe napoletane murattiane avevano allora marciato a nord, partecipando alla campagna del 1814 nell'Italia centro-settentrionale. Poi, nel 1815, Murat aveva cercato di profittare dei 100 giorni per unificare l'Italia sotto il proprio scettro, era stato battuto a Tolentino dalle truppe austriache, parmensi e modenesi e a Napoli erano tornati i Borboni, portandosi dietro le truppe siciliane.

Queste avevano dovuto essere amalgamate all'esercito napoletano di Murat e la riorganizzazione era stata affidata al generale austriaco Nugent. Ci si era rifatti a schemi siciliani e austriaci e il Treno era scomparso di nuovo, riducendosi, col decreto dell'8 agosto 1815, ad essere parte dell'Artiglieria come Corpo del Treno, anche se in realtà le disposizioni esecutive furono emanate solo il 7 dicembre di quell'anno. Per di più su 384 effettivi in organico, i presenti erano solo 277.

Dieci mesi dopo, col decreto del 15 ottobre 1816, il Corpo del Treno d'Artiglieria fu riorganizzato su uno squadrone e cinque divisioni, una sola delle quali addetta al trasporto degli equipaggi e dei bagagli militari. La forza totale del Corpo era di 417 uomini e 518 quadrupedi.

Gli anni seguenti videro altre modifiche, la più notevole delle quali fu quella seguita all'insurrezione del 1820. Le conseguenze della rivolta militare costituzionalista portarono a vari cambiamenti. Il Regno cambiò da Regno di Napoli e Regno di Sicilia in Regno delle Due Sicilie, il Re Ferdinando IV divenne Ferdinando I e il comportamento ed i precedenti di 401 ufficiali di varie armi e corpi furono attentamente vagliati, portando alla radiazione dei politicamente inaffidabili.

Il Treno, sempre dipendente dall'Artiglieria, cambiò di nuovo, passando ai due battaglioni – 1.080 uomini – previsti dal decreto del 16 agosto 1820. Due anni dopo, col decreto del 21 ottobre 1822, si riunirono in un solo Corpo – il Treno Reale – tutti gli uomini e le competenze di trasporto. Le incertezze organiche proseguirono – nel 1823 l'Artiglieria aveva 176 uomini e 181 quadrupedi di Treno di Linea e 130 uomini e 141 quadru-

pedi del Treno e bagagli della Guardia Reale – e alla fine si arrivò, nel '26, al Corpo Reale di Artiglieria e del Treno. Era diviso in una Divisione del Treno di Casa Reale, che, oltre a trainare i pezzi della Guardia, doveva trasportare gli equipaggiamenti e le persone della Casa Reale, e in un Battaglione del Treno di Linea, addetto sia al traino dei pezzi d'artiglieria, sia ai trasporti militari.

La Divisione del Treno di Casa Reale aveva Stato Maggiore e Minore e due Compagnie. Gli Stati Maggiore e Minore avevano complessivamente sei e otto tra ufficiali e sottufficiali. Le compagnie avevano entrambe tre ufficiali, sei sottufficiali, sette graduati di truppa, sei tra trombettieri, sellai e maniscalchi e 13 cavalli da sella, ma la prima aveva 76 soldati e 118 cavalli, la seconda 60 e 82. Il Battaglione del Treno di Linea aveva i due stati Maggiore e Minore e quattro compagnie, ognuna della stessa composizione della 2^a del Treno Reale, coi muli al posto dei cavalli da tiro.

Il 2 settembre del 1832 tutti i corpi dipendenti dalle Direzioni Generali d'Artiglieria e del Genio furono riuniti, insieme agli istituti d'Educazione Militare ed all'Ufficio Topografico in una Direzione Generale dei Corpi Facoltativi, articolata, secondo il decreto del 21 giugno 1833, in quattro ispettorati.

Poiché il 12 marzo di quell'anno era stata soppressa la Divisione del Treno di Casa Reale, l'unico reparto di trasporti rimasto in vita fu il Battaglione del Treno di 496 uomini, 70 cavalli da sella, 160 da tiro e 406 muli, composto dai soliti stati maggiore e minore e da sei compagnie. Di queste: due – su 19 cavalli da sella e 80 da tiro – servivano per altrettante batterie a Napoli, due – 17 cavalli da sella e 82 muli – per i trasporti e il servizio dell'artiglieria da montagna, una, pure su 17 cavalli e 82 muli, per la Sicilia e l'ultima come Deposito, priva di quadrupedi.

La forza era di sette ufficiali per lo Stato Maggiore, nove sottufficiali e cariche tecniche per il Minore; tre ufficiali, sei sottufficiali, sette graduati, due trombettieri, due maniscalchi, due sellai e 60 uomini per le prime quattro compagnie e per la 6^a; due sottufficiali e dieci uomini in meno la 5^a destinata in Sicilia. Infine la 6^a compagnia poteva avere fino a un massimo di 40 reclute, in tempo di pace. In guerra l'organico sarebbe stato incrementato secondo le necessità.

Il 1° giugno 1842 l'organico del Treno fu lievemente modificato, col-l'assegnazione di un ufficiale e un chirurgo in più allo Stato Maggiore, un allievo veterinario a quello Minore, muli da tiro e puledri alla 6^a Compagnia Deposito.

Appare evidente che i trasporti continuavano ad occupare poco spazio nella pianificazione dei movimenti napoletani. Del resto, dato il sempre pessimo stato della rete stradale, che continuava a indurre il Regno a spostare più comodamente le truppe via mare che per terra, non c'è da stupirsi che il Treno servisse principalmente all'Artiglieria ed occasionalmen-

te ad altri bagagli. Per di più, non solo gli impegni operativi erano pressoché inesistenti – a parte il caso dell'improvvisa offensiva austriaca per sedare il moto del 1820-21 – ma, quando ci furono, di Treno non si parlò mai e si preferì ricorrere ai soliti appalti privati, come si faceva ad esempio per la fornitura del vitto.

Poi venne il 1848 e l'Esercito Reale, dopo un brevissimo ma consistente impegno primaverile in Lombardia con due divisioni e uno estivo altrettanto notevole di 18.000 uomini per domare l'insurrezione siciliana, nell'inverno 1848-49 si preparò a marciare contro Roma. Il Papa ne era fuggito alla fine di novembre, la città era preda della fazione rivoluzionaria – la Repubblica Romana sarebbe stata proclamata l'8 febbraio 1849 – ed era certo l'intervento napoletano in guerra. Il 12 dicembre del 1848 un decreto reale impose la requisizione di 2.000 cavalli ed altrettanti muli, obbligando chi ne aveva due a venderne almeno uno. I requisiti erano, oltre le solite buone condizioni fisiche: per i cavalli età dai quattro ai sette anni, per i muli dai tre ai sette.

Così rimontato, l'Esercito Napoletano mise in campo una Divisione di 6.738 fanti, 1.687 cavalieri – ufficiali esclusi – e ben 52 pezzi d'artiglieria, destinata all'assedio di Roma, che, guidata da re Ferdinando II in persona, fu battuta da Garibaldi a Palestrina il 9 maggio e di nuovo a Velletri il 19.

Da quel momento l'Esercito Reale si mise sulla difensiva, ricevè una seconda divisione grazie alla fine dei combattimenti in Sicilia e in pratica, fino alla Spedizione garibaldina del 1860 in Sicilia, non sparò più un colpo.

II) Gli Stati minori

La Restaurazione comportò la rinascita degli antichi eserciti, che piccoli erano stati e piccoli riapparivano. Con un'imponente presenza militare austriaca, la funzione degli eserciti italiani degli Stati minori – Toscana, Roma, Lucca, Modena e Parma – in pratica era di ordine interno e di allarme di primo tempo. Dovevano agire più che altro come forza di sicurezza interna e, se proprio non riuscivano a farcela da soli, dovevano resistere fino all'arrivo degli Austriaci, cioè una settimana o poco più.

È per questo che tutti si trovarono ad avere una struttura logistica ridotta al minimo. Parma aveva meno di 2.000 uomini e – ovviamente – di Treno non era proprio il caso di parlare. Un Treno parmense si sarebbe visto solo al ritorno dei Borbone-Parma, dopo la morte di Maria Luigia, e avrebbe avuto un solo ufficiale.

Modena aveva circa 2.500 uomini e il suo piccolo esercito si dotò solo nel 1845 di un Treno d'Artiglieria.

L'Esercito Pontificio, rinato nel 1816, si articolò su un comando centrale, che riprese il nome (e le vesti talari) della Congregazione Militare. Le

sottostavano vari corpi, la cui somma non superava i 7.000 uomini – pressappoco come prima di Napoleone – e tale sarebbe rimasta fino al 1848.

La Toscana ne aveva qualcuno di più, tanto che arrivò pure a organizzare una Compagnia del Treno nel 1847, pressappoco in concomitanza coll'annessione del Ducato di Lucca.

III) Il Regno di Sardegna.

La dominazione francese non era stata leggera né gradita per il Piemonte ed era sembrata assai lunga, specie perché fino al 1813 non se ne indovinava l'eventuale fine. Avrebbe scritto poi Massimo d'Azeglio: *“Ma finalmente venne pure quel giorno benedetto dalla gran nuova che Napoleone non era più nostro padrone, e che eravamo o stavamo per tornare liberi ed indipendenti! Chi non ha veduto Torino in quel giorno non sa cosa sia l'allegrezza d'un popolo portata al delirio.”* LXXXII

Correva l'anno 1814 quando il re Vittorio Emanuele I rientrò nella sua capitale. *“Il 20 maggio finalmente arrivò questo Re tanto annunziato e benedetto. Io mi trovavo in rango⁴³ in Piazza Castello, ed ho ben presente il gruppo del Re col suo stato maggiore. Vestiti all'uso antico colla cipria, il codino e certi cappelli alla Federico II, tutt'insieme erano figure abbastanza buffe; che però a me, come a tutti, parvero bellissime e in piena regola; ed i soliti “*cris mille fois répêtes*” accolsero questo buon principe in modo da toglierli ogni dubbio sull'affetto e sulla simpatia de' suoi fedelissimi Torinesi.”* LXXXIII

Mentre a Vienna si apriva il Congresso che doveva ristabilire i confini degli Stati europei, il Re di Sardegna diede ordine di ricostituire immediatamente l'esercito, cominciando, per la Fanteria, dai primi battaglioni dei 10 disciolti reggimenti d'ordinanza e formando 7 battaglioni di Fanteria leggera e la Legione Reale Piemontese, poi ridenominata Legione Reale Leggera. La Cavalleria seguì lo stesso schema, costituendo i primi squadroni di 6 reggimenti aggiunti al Reggimento Cavalleggeri di Sardegna.

Il Corpo Reale d'Artiglieria venne articolato su un Reggimento d'Artiglieria a piedi, Artiglieria a piedi provinciale, Artiglieria volante⁴⁴ e Artiglieria Reale di Sardegna, per un totale di dodici compagnie d'arma, quattro d'artiglieria volante e due di specialisti più il Corpo d'Artiglieria della Sardegna. L'armamento era però molto eterogeneo, con materiale

⁴³ Nell'appena costituita Guardia Urbana

⁴⁴ L'Artiglieria volante doveva essere quella che fu poi definita *Voloire*, cioè un reparto d'artiglieria che sfruttasse a fondo i propri cavalli per portarsi a ridosso del nemico, scaricargli addosso i pezzi e ritirarsi immediatamente. Per allora, anche a causa dell'improvviso conflitto contro la Francia, non se ne fece nulla e l'artiglieria a cavallo che, va sottolineato, si sarebbe differenziata da quella normale solo per le modalità d'impiego operativo, non per le dotazioni in uomini e cavalli, sarebbe nata solo vent'anni dopo.

sardo del secolo precedente, francese, inglese e di altra provenienza, sia in ferro che in bronzo.

Il Genio tornò, come prima di Napoleone, ad avere solo ufficiali. Stessa cosa per la Sanità: tutti e solo chirurghi, le mansioni di polizia politica vennero affidata al nuovo Corpo dei Carabinieri Reali. Completava il quadro il Corpo degli Invalidi, composto da Veterani ed Invalidi degli eserciti sardo, genovese e francese. Treno e trasporti non ce n'erano.

D'altra parte, il problema principale della Restaurazione consisteva nello scarso rilievo che l'Europa intendeva lasciare ai Savoia, che avevano corso il serio rischio di non recuperare il Piemonte, come d'altronde i Borboni di lasciare Napoli a Murat.

Ora, a parte la continua opera dell'ambasciatore sardo de Maistre e del generale Paolucci presso lo Zar, la salvezza per Vittorio Emanuele I era consistita nella presenza del principe di Talleyrand al Congresso di Vienna. Partendo dall'assunto che ogni questione andasse risolta secondo il principio della legittimità, Talleyrand aveva enumerato in ordine d'importanza i quattro interessi principali della politica francese. Il primo era *"Impedire all'Austria di fare re di Sardegna un principe della propria casa."* LXXXIV

Manovrando abilmente, Talleyrand era poi divenuto l'arbitro della prima parte del Congresso, riuscendo a far prevalere il proprio punto di vista su tutte le questioni, salvando lo Stato ai Savoia ed ampliandoglielo coll'aggiunta dei territori della scomparsa Repubblica di Genova. Ma il regno sabaudo, al pari dell'Olanda, accresciuta delle Fiandre ex-Austriache, era ora uno Stato-cuscinetto fra l'Austria e la Francia, utilizzabile da parte austro-inglese come primo fronte contro una futura eventuale ripresa dell'espansionismo francese; ma anche dalla Francia in funzione anti-asburgica. Per questo era stato fondamentale che tornasse a Torino il Re legittimo e non un Asburgo, il quale avrebbe agito in senso antifrancese e la cui presenza avrebbe inoltre aggravato e reso definitivo il predominio austriaco sull'Italia.

A scanso d'imprevisti, il 3 gennaio 1815 Talleyrand riuscì a mettere in piedi un'alleanza militare fra Austria, Francia ed Inghilterra, invitando Sardegna, Baviera, Hannover ed Olanda ad accedervi. Questo però significava che i Savoia erano nuovamente intrappolati fra due Potenze alleate tra di loro e che non sarebbero stati in grado di condurre una politica estera autonoma. Ancora una volta l'acquisizione di Milano sfumava all'orizzonte; e in più Chambéry e Annécý restavano in mano francese.

I 100 giorni di Napoleone furono provvidenziali almeno dal punto di vista territoriale. *"Vittorio Emanuele, benchè vecchio e poco in salute, si mostrò della Casa onde era nato; e disposto a montar cavallo, diede ordine affinché il nostro piccolo esercito si mettesse in movimento."* LXXXV

L'Armata Sarda, 15.000 uomini con poca cavalleria, perché solo i cavalleggeri erano già montati, puntò dapprima verso la Pianura Padana, dove

si profilava la minaccia di Murat. Poi, scomparso tale rischio, al comando del generale de La Tour, ben lieto di far pagare ai Francesi l'armistizio di Cherasco riattraversò il Piemonte ed entrò in Savoia.

La guerra sulle Alpi, combattuta insieme a 90.000 austriaci e ai piccoli contingenti parmensi e modenesi, fu breve ed onorevole. La Savoia fu recuperata, al pari di Nizza, ma quando il Congresso di Vienna terminò i suoi lavori, nel 1815, il Regno non ne ricavò granché. Due infatti furono i risultati politici importanti derivati dal Congresso. Il primo, seguendo la linea di Londra, fu il ritorno all'equilibrio fra le Potenze continentali. Il secondo invece fu la suddivisione degli Stati in due ordini. Quelli del Primo Ordine - Inghilterra, Prussia, Russia, Francia ed Austria - si riservarono il diritto di decidere fra loro ogni questione, escludendo dalle consultazioni tutte le altre Nazioni, le quali sarebbero state unicamente avvertite delle decisioni prese; e solo se e quando le avessero toccate. Ciò significava il crollo del regno di Sardegna ad un livello d'importanza paragonabile a quello antecedente la guerra di successione spagnola. Lo Stato sabaudo restava indipendente, ma perdeva qualunque possibilità di tornare ad impersonare quel ruolo di protagonista degli affari italiani che Vittorio Amedeo II e Carlo Emanuele III avevano rivestito.

In tali condizioni, il Regno non aveva nemmeno bisogno di un esercito particolarmente forte ed articolato, di conseguenza l'Armata restò sulle Armi tradizionali di Fanteria, Cavalleria e Artiglieria, con un piccolo Genio e una sparuta struttura logistica, che si affidava ai trasporti se e quando serviva, ricorrendo all'antico sistema dell'appalto. La sola Artiglieria provvedeva da sé, componendosi dal 1816 d'un Reggimento d'Artiglieria, un Battaglione del Treno ed un Battaglione di Sardegna; ma nonostante questo, fino all'avvento al trono di Carlo Alberto I, nel 1831, di Treno di Provianda non si parlò più. Del resto era logico: l'esercito era addestrato in funzione anti-francese: doveva quindi agire integrato in un più ampio sistema militare come quello austriaco e, per di più, in montagna, presumibilmente in funzione difensiva. Ne discendeva che il Treno come lo si era visto nel 1734, nel 1745 e infine nel 1792 non serviva, o, almeno, non serviva averlo prima delle eventuali ostilità.

Le cose cambiarono dopo il 1831. Fin dalla sua salita al trono Carlo Alberto, animato da un profondo risentimento contro l'Austria, aveva cominciato a valutare le possibilità di cacciarla dalla Lombardia e far tornare la Sardegna preminente fra gli Stati italiani.

Poiché il suo predecessore, Carlo Felice, aveva curato la Marina, ma non l'Esercito, e visto che era proprio il secondo ad essere fondamentale contro una potenza terrestre come quella degli Asburgo, Carlo Alberto lo riorganizzò. Già nel dicembre 1830 partì la Riforma Paolucci, che venne poi parzialmente ridimensionata. A partire dal 1831 le riforme si susseguirono vertiginosamente.

Limitandoci all'ambito dei trasporti, va ricordato come nel 1833 il treno d'Artiglieria venisse sciolto in quanto tale ed inglobato nei singoli reparti del Corpo, che vennero così a disporre direttamente dei conducenti e dei cavalli necessari. Il Treno di Provianda, all'inizio di nuovo un corpo civile militarizzato, fece il primo passo col Brevetto Regio del 24 aprile 1832, in cui venne stabilito che *"gl'individui facenti parte del treno del corpo di provianda, siccome considerati al pari degli altri militari del nostro esercito, devono dall'un canto essere soggetti alle leggi ed ai regolamenti tutti in vigore per la milizia in generale, oltre a quelli speciali al servizio del corpo; e dall'altro poi venir ammessi a partecipare all'occorrenza delle ricompense e dei vantaggi tutti cui siano chiamati gli altri corpi di regia truppa."* LXXXVI

Il passo seguente lo si ebbe il 19 gennaio 1833, quando il Re firmò il *Regolamento pel servizio delle regie truppe in campagna.* LXXXVII

In esso non si faceva ancora menzione di un Treno di Provianda o di qualsiasi altra organizzazione militare dei Trasporti, ma si parlava molto dei trasporti assegnando ai comandanti dei quartieri generali divisionali e principale – cioè di Corpo d'Armata – sotto la direzione del quartier-mastro generale e dei capi di stato maggiore, il compito di occuparsene e di fissare *"i luoghi di riunione del bagaglio."* LXXXVIII

I Trasporti infatti, come diceva il Capo Settimo del Regolamento, rientravano fra gli "uffici", cioè i doveri, dell'Intendente Generale d'Armata e erano dettagliatamente regolati dai Titoli decimoterzo – *Convogli* – e decimoquarto – *Dei bagagli e del loro governo* – del Regolamento.

Il Titolo decimoterzo, diviso nei due capi *Scorta e difesa* e *Attacco di un convoglio*, comprendenti il primo otto articoli e il secondo uno solo, si apriva con l'elenco dei tipi di convoglio, che potevano essere *"di varia qualità"* ed avevano *"per iscopo di trasferire munizioni da guerra, o da bocca; danaro; vestimenta; armi; malati; prigionieri; ecc."* LXXXIX

Prescindendo dalle prescrizioni relative alla sicurezza e limitando l'analisi a quelle di carattere strettamente logistico e di movimento, il Regolamento stabiliva che al convoglio andassero aggregati dei Guastatori, per rimuovere *"le difficoltà locali che si affacciassero nella marcia, ed all'uopo facciano rovinare, ed altri simili ripari di difesa... Saranno altresì annessi al convoglio pezzi di ricambio pe' carri, come ruote, timoni, e simili, e per quanto sia fattibile, alcune vetture vuote, che suppliscano a quelle che si guastassero per modo da non più essere in condizione di servire."* XC

Ogni convoglio doveva avere personale addetto al governo del materiale; e il comandante del convoglio aveva piena autorità su tutti i militari e i civili facenti parte del convoglio stesso e della sua scorta, ricordandosi che *"Lo scopo di chi comanda un convoglio ha da essere di condurlo salvo al luogo divisato, epperò dovrà questi astenersi dal combattere, sempreché non sia assolutamente necessario per compiere all'ufficio comesogli."* XCI

L'articolo 3 – *Spartimento del convoglio* – è forse il più interessante e merita d'essere riportato integralmente: “§ 674. *I convogli numerosi sono spartiti in divisioni, a ciascuna delle quali vengono addetti gl'impiegati necessari per mantener l'ordine, e far sì che nella marcia le vetture tengano la destra delle strade, e siano distanti l'una dall'altra non più di quattro passi.*

§ 675. *Ad ogni divisione sarà addetto un drappello di soldati; e dove sieno in essa vetture precettate nei paesi, saranno altresì disposti a quando a quando alcuni soldati che invigilino i conducenti.*

§ 676. *I carri che portano le munizioni da guerra, saranno ordinariamente in capo al convoglio.*

Seguiteranno quindi le munizioni da bocca, gli attrezzi militari, le vestimenta de'soldati.

§ 677. *Le vetture cui hanno ragione gli ufficiali formeranno una sola divisione, e procederanno nelle marce secondo il grado e l'anzianità delle persone di cui portino i bagagli.*

Chiuderanno il convoglio le carrette de'vivandieri e de'rivenditori.

§ 678. *Le disposizioni ora accennate potranno tuttavia essere variate, e fatte con riguardo a' presunti disegni del nemico, e di tal modo che le cose, che più importi conservare si trovino meno esposte a' pericoli.*

§ 679. *Non verrà mai tollerato che i soldati depongano gli zaini sulle vetture del convoglio.*

§ 680. *La marcia del convoglio dovrà regolarsi secondo la prossimità, e la forza del nemico; la specie delle truppe rispettive, la natura de' luoghi, e delle strade.*

§ 681. *Epperò sarà cura del comandante del convoglio:*

- 1.° *Procacciarsi tutte le notizie necessarie sopra tali particolarità.*
- 2.° *Riscontrarne l'esattezza col mezzo di opportune ricognizioni.*
- 3.° *Non avviare il convoglio prima di aver ricevuto le relazioni delle truppe spedite a riconoscere, e date le occorrenti istruzioni agli esploratori che dovranno scoprir paese nella marcia.”* ^{XCII}

Più oltre si aggiungevano istruzioni volte a garantire una certa speditezza: “§ 694. *In generale si avvertirà di far sollecita la marcia del convoglio, ed a questo fine di raddoppiare le file de' carri, per quanto le strade ed i luoghi permettano, e di non far uso di bestie bovine, tranne il caso di necessità.*

§ 695. *Quando alcuna vettura venga a rompersi o guastarsi, intanto che siasi provveduto a riconciarla, si trarrà fuori dalla strada in disparte; e se verrà giudicata inabile a proseguire, il carico sarà ripartito sopra le vetture vuote, ed ancora sulle altre se sarà bisogno.*

§ 696. *Qualora si appiccasse il fuoco a qualche vettura sarà questa discostata.*

Dove non si possa, saranno, se occorre, allontanate le altre via via, principiando da quelle in cui sono le munizioni, e quelle che, per la natura del carico, saranno più facili ad infiammarsi.” ^{XCIII}

Soste e fermate erano disciplinate dall'articolo 7. Bisognava farle prendendo tutte le norme di sicurezza, evitando i centri abitati non sicuramente amici e, tranne nel caso di soste notturne, senza staccare i cavalli.

“§ 703. *In tempo di notte i carri si disporranno od a guisa di parco, o in altro modo acconcio per la miglior difesa. Alla guardia saranno collocati drappelli che coprano lo sboccar delle strade, e i punti d'ogni più facile accesso.*

§ 704. *Nell'ordine a parco, le vetture si dispongono l'una accanto all'altra in più righe, co'timoni volti tutti nella medesima direzione.*

Ogni riga vuol distare abbastanza dall'altra da formare altrettante strade larghe così, che i cavalli possano liberamente passare e muoversi.

Caso che sia motivo a temere un assalimento, il parco avrà forma di un quadrato; ed i carri avranno sempre i timoni volti all'interno, quando i cavalli resteranno attaccati.

§ 705. *Nel riporsi in cammino dopo una fermata, le divisioni del convoglio imbrigheranno una dopo l'altra i cavalli, nel punto in cui sarà ciascuna per partire; in modo sempre di poter seguitare senza interstizio di tempo quella che precede.”* ^{XCV}

Se il convoglio nonostante tutte le precauzioni veniva assalito dal nemico, il comandante doveva far ordinare i carri in quadrato al di fuori della strada. Se il terreno non lo permetteva, lasciava il convoglio sulla strada, facendogli raddoppiare le file, in modo da ridurre il perimetro difensivo e facilitare la difesa. In tal caso ogni carro doveva avvicinarsi il più possibile al precedente, girando il timone verso l'interno, mentre i carri di testa e di coda andavano girati per traverso, così da sbarrare la strada. Conducenti, carrettieri ⁴⁵ e personale preposto al bagaglio dovevano mettere piede a terra, ponendosi accanto ai quadrupedi per controllarli meglio. Se avessero tentato la fuga, o ne avessero anche solo fatto cenno a parole, dovevano essere arrestati subito, in qualsiasi modo, anche sparando loro addosso.

Se la scorta fosse riuscita a tenere il nemico a distanza e se il terreno si fosse dimostrato favorevole, il comandante avrebbe potuto far “...celermente transire, essendovene opportunità, una o più divisioni del convoglio.... In questa occasione, ben anche per salvar una parte del convoglio, il comandante, se così crederà acconcio, potrà abbandonar l'altra al nemico; coll'avvertenza di non sacrificare le munizioni da guerra altramente che nel caso più disperato.” ^{XCV}

Gran finale: “§ 713. *Quando per la soverchia forza del nemico e la furezza del conflitto, il comandante avesse perduta la maggior parte della sua gente, ed investito da ogni banda non avesse più modo di difendere il convoglio, o spe-*

⁴⁵ I carrettieri erano quelli che guidavano il carro stando seduti a cassetta del carro stesso. I conducenti invece guidavano il mezzo o a piedi, conducendo a mano per la cavezza il cavallo o il mulo di testa della pariglia, o cavalcando uno dei cavalli o dei muli del traino.

ranza di ricevere soccorso farà che si appicchi il fuoco al convoglio; e raccolto quel tanto che gli rimane di truppa si aprirà il passo tra le file nemiche, procurando di trarsi dietro, o non potendo, di uccidere i cavalli dei carri.” ^{xv}

Dal testo si ricavano alcuni elementi sufficienti a farci capire che il sistema dei trasporti delineato era di nuovo quello civile militarizzato in uso prima del 1745 e poi di nuovo fino al 1793. Lo si evince al paragrafo 709, prima riportato in riassunto, che nell'originale recita: “*se alcuno tra i militari, o le altre persone ora dette, parlasse o mostrasse di volersi dare alla fuga...*”, dove quelle “altre persone” che non sono militari sono i carrettieri, i conducenti e gli addetti al bagaglio. Che si tratti di civili lo si deduce ancora dal paragrafo 674, che parla di “*impiegati necessari per mantener l'ordine*” nelle divisioni dei convogli e, infine, dal successivo paragrafo 675, dove si dice che i soldati debbano vigilare sui conducenti precettati nei paesi, i quali, evidentemente, non erano nemmeno militarizzati a tutti gli effetti.

Tutto questo delinea un inquadramento militare per una struttura civile da adoperarsi solamente in guerra; ma, pochissimo tempo dopo, l'organizzazione si evolse in termini strettamente militari. Con le *Regie determinazioni sopra l'ordinamento ed il servizio del corpo del treno di provianda*, del 21 ottobre 1834, ⁴⁶ il Corpo diventava un'entità militare composta da soli militari, con una precisa pianta organica e l'esatta specificazione dei doveri d'ognuno.

“CARLO ALBERTO

Per grazia di Dio

RE DI SARDEGNA, DI CIPRO, E DI GERUSALEMME, ECC. ECC.

Per poter viemmaggiormente utilitare, anche in tempo di pace, il corpo del treno di provianda nei trasporti occorrenti per il militare servizio a risparmio di spese pel nostro erario, avendo noi ravvisato opportune alcune ampliamenti dell'attuale suo ordinamento, onde renderlo più compiuto e meglio adatto al servizio cui è quel corpo destinato, abbiamo perciò determinato e determiniamo quanto in appresso.” ^{xvii}

In 26 articoli, divisi in tre capi e corredati da alcune tabelle relative all'equipaggiamento, le Regie Determinazioni, firmate da Carlo Alberto e controfirmate dal Primo Segretario di Guerra e Marina marchese Pes di

⁴⁶ Reperibili alla Biblioteca Militare Centrale di Roma nella *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1834*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1834.

Villamarina, stabilivano minutamente ogni aspetto della vita e dei compiti del Corpo.

In tempo di pace avrebbe avuto la forza di una compagnia rinforzata e sarebbe stato composto da uno Stato Maggiore e due divisioni. Il primo avrebbe allineato 8 persone – Comandante “*del grado di capitano o maggiore*”, Comandante in 2° “*del grado di tenente o capitano*”, Aiutante maggiore, “*del grado di sotto-tenente*”, Furiere maggiore, Veterinario, Caporale d'amministrazione, Soldato di distinzione e Carradore – le altre da 98 uomini l'una e cioè: 1 Luogotenente comandante, 2 Sotto-tenenti, 1 Furiere, 6 Sergenti, 12 Caporali, 3 Appuntati, 1 Sellaio-borrigliere, 1 Maniscalco, 3 Trombettieri, 48 Conducenti e 20 Soldati a piedi “*destinati per supplire ai conducenti, per coadiuvare nel carico e discarico dei carri, per somministrare la guardia al quartiere, o gli uomini di confidenza degli ufficiali.*”^{xcviii} Lo Stato Maggiore non avrebbe avuto né carri, né cavalli, le Divisioni invece avrebbero avuto 27 carri “*da trainarsi da 4 cavalli ciascuno*”, 18 cavalli da sella “*pei bass'uffiziali ed altri individui di bassa forza*”^{xcix} e 102 da tiro (di cui 12 di riserva) ognuna, per una forza totale del Corpo di 204 uomini, 36 cavalli da sella, 204 da tiro⁴⁷ e 54 carri. Ogni Divisione sarebbe stata ripartita in tre sezioni, rispettivamente comandate la Prima dal Tenente comandante la Divisione e le altre dai Sottotenenti. Ognuna avrebbe avuto 2 Sergenti, 4 Caporali, 1 Appuntato, 1 Trombettiere, 16 Conducenti, 6 Soldati a piedi, 6 cavalli da sella, 34 da tiro e 9 carri. Furiere, Sellaio e Maniscalco sarebbero stati in organico alla Prima Sezione, che avrebbe così allineato 34 uomini contro i 31 delle altre due. Dei cavalli da tiro e dei carri di ogni sezione, una coppia e un carro sarebbero stati di riserva.

Ogni Sezione si sarebbe a sua volta divisa in due Squadre, evidentemente composte da 4 carri l'una. “*In tempo di guerra poi il corpo riceverà quell'aumento di forza in uomini e cavalli, cui saranno per richiedere le esigenze del servizio, ritenute però sempre le basi d'ordinamento stabilite per il piede di pace.*”^c

Passando alle mansioni, all'articolo 8 si stabiliva: “§ 21. Il corpo del treno di provianda, così in tempo di guerra, come nelle occasioni di adunanze di truppe sia per esercitazioni, sia per straordinarie occorrenze, sarà chiamato a fare il servizio dei trasporti giusta le regole stabilite dal regolamento per le truppe in campagna in data del 19 di gennaio 1833, e secondo la ripartizione che ne verrà specialmente ordinata.

⁴⁷ Al 9° punto dell'allegato II - *Specchio delle paghe, dei vantaggi, ed altri assegnamenti vari fatti al corpo del Treno di Provianda*, delle citate Regie determinazioni del 1834, si diceva: “Le razioni di foraggio dei cavalli di truppa continueranno ad essere così composte, cioè: pei cavalli da sella libbre sedici di fieno, e coppi due e tre quarti di biada; pei cavalli da tiro un rubbo di fieno, e coppi due di biada. Si agli uni che agli altri si somministreranno inoltre libbre sei di paglia al giorno per strame.”

§ 22. *Nelle occorrenze ordinarie in tempo di pace, seguendo le norme speciali qui in appresso stabilite, supplirà per massima generale a tutti quei trasporti che le esigenze del servizio saranno per richiedere, ma più specialmente poi*

1. *Farà il trasporto degli effetti dai depositi ai battaglioni o squadroni attivi dei corpi di fanteria e cavalleria, e viceversa da questi a quelli.*

2. *Eseguirà i trasporti dei bagagli dei corpi in caso di mosse provvisionali e di cambi di guarnigione, per quanto la sua forza e le circostanze saranno per comportarlo.*

3. *Provvederà a quegli altri trasporti che siano per occorrere alle aziende generali di guerra e d'artiglieria ognoraché siavene l'opportunità, a risparmio di spese pel nostro erario.*" ⁴¹

Il successivo articolo 9, al paragrafo 23, stabiliva che "Per poter più convenientemente provvedere alle siffatte esigenze il corpo sarà scompartito sui vari punti, per modo che il servizio suo, allorché tratterassi dei trasporti segnati ai numeri 1° e 3° del § precedente, possa seguire in via di corrispondenza, siccome il mezzo più opportuno per farlo pronto e regolare senza esporre i cavalli a soverchia fatica per le lunghe marcie.

§24. *I convogli poi saranno regolati così, che un carro solo sia comandato da un appuntato, due da un caporale, quattro da un sergente, otto da un ufficiale, proporzionando quindi a tal base l'assegnazione dei graduati per li convogli di forza maggiore o di forza intermedia a quelle qui sovra segnate.*

§25. *Coi convogli di qualche entità saranno destinati alcuni soldati a piedi per supplire a quei conducenti che si ammalassero in via, e per eseguire o coadiuvare alle operazioni di carico e scarico degli oggetti da sui carri.*" ⁴¹

Venendo alle modalità di movimento, agli adempimenti burocratici inerenti alle spedizioni di materiali, si deduce che il Corpo fosse del tutto sottomensionato non solo alle esigenze di guerra, ma pure a quelle ordinarie di pace, a meno che tutti i corpi non si limitassero a dei minimi cambi di guarnigione a cadenza biennale. Considerando che il Corpo doveva essere disseminato sul territorio del Regno, comprendente Piemonte, Liguria, Val d'Aosta, Contea di Nizza e Ducato di Savoia, che ogni movimento doveva essere preso in accordo col comando di Corpo – e fin qui nulla di male – e dietro parere favorevole del Ministero di Guerra e Marina, ragion per cui si doveva pianificare tutto come minimo un mese prima ⁴⁸ e notando infine che ogni corpo poteva effettuare col Treno di Provianda

⁴⁸ Si sarebbe arrivati addirittura a darne notizia fra i provvedimenti ufficiali, come si vide colla pubblicazione dell'ordine del 5 settembre 1835: *Si permette l'esecuzione di alcuni trasporti per mezzo del treno di provianda, d'effetti di piccolo arredo, che il corpo reale d'artiglieria deve spedire alli suoi distaccamenti.*

non più di quattro spedizioni all'anno dal proprio deposito (intendendosi come spedizione il viaggio di andata e ritorno), è evidente che si era pensato soltanto al modo di risparmiare sui trasporti, non a quello di dotare l'Esercito d'un efficiente servizio logistico, per il quale sarebbero state necessarie ben altre caratteristiche di flessibilità d'impiego e movimento.

Infine, quanto alle dotazioni, i militari del Corpo avrebbero avuto 30 moschettoni "*destinati pei soldati a piedi che occorra di armare*" ^{ciii} e 52 pistole "*cioè una pel furiere maggiore, per ogni furiere, sergente, caporale, appuntato e trombetta,*" ^{civ} ai quali sarebbero spettata pure una sciabola di cavalleria col relativo cinturino, data anche al veterinario, che però non avrebbe avuto pistola. Invece, a chi aveva un'arma da fuoco, veniva data pure una giberna con bandoliera.

Una sciabola da fanteria col cinturino sarebbe stata assegnata ad ognuno dei 142 soldati, sellai, maniscalchi e carradori, mentre ogni dieci soldati sarebbero state fornite al Corpo una scure grossa ed una piccola, per un totale di 14 e 14; 18 marmitte piccole con coperchio e 6 trombe completavano la dotazione d'equipaggiamento dei militari del Corpo.

Questi ultimi, sia volontari che di leva, sia distaccati da altri Corpi dell'Esercito, sarebbero stati arruolati e riassoldati secondo le regole in vigore per i reggimenti di Cavalleria. Le paghe ⁴⁹ sarebbero andate dalle 3.000 lire di stipendio, 450 d'indennità di cancelleria e 1.095 razioni di foraggio – tre al giorno – del Comandante del Corpo, alle 204 lire e 30 centesimi, 365 razioni di pane – una al giorno – e mezzo letto all'anno del soldato semplice, di distinzione e del carradore. Per avere diritto ad un letto intero a testa bisognava essere sergente, furiere, veterinario o furiere maggiore, cioè un sottufficiale, la cui paga andava dalle 427 lire annue del veterinario – una meno del sergente – alle 527 del furiere maggiore, mentre i sottotenenti ne prendevano 1.200, l'aiutante maggiore 1.600, i tenenti comandanti di divisione 1.700 e il vicecomandante del Corpo 2.400, con due razioni di foraggio ⁵⁰ al giorno, come tutti gli ufficiali.

Il 10 gennaio 1835 furono stabiliti i distaccamenti ⁵¹ del Treno. Le Divisioni vennero messe una ad Alessandria e Fossano, l'altra a Torino,

⁴⁹ Ad integrazione di quanto stabilito dalle *Istruzioni ed avvertenze per servire di norma nella compilazione de fogli di competenza per la spedizione delle livranze paghe trimestrali a favore de reggimenti sì d'infanteria che di cavalleria, de corpi reali d'artiglieria, del genio, del treno di provianda, del corpo de veterani e invalidi e del corpo franco*, del 2 giugno del 1834.

⁵⁰ Al 10° punto del già menzionato *Specchio delle paghe, dei vantaggi, ed altri assegnamenti vari fatti al corpo del Treno di Provianda*, si fissavano le razioni per i cavalli degli ufficiali a "*libbre sedici di fieno, e coppi due e tre quarti di biada.*"

⁵¹ Si stabiliscono le stazioni, non che le norme generali di servizio pel corpo del Treno di Provianda, del 10 gennaio 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina*, annata 1835, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835.

con lo Stato Maggiore, la massa reggimentale e una piccola parte della prima Divisione. Alessandria era responsabile dei trasporti delle divisioni militari di Genova, Alessandria stessa e Novara; Fossano pensava a Cuneo e Nizza; Torino a tutto il resto, Savoia inclusa. Pochi mesi dopo, vista la situazione, lo stesso ministro Pes di Villamarina, sollecitato dal Comandante del Corpo, riunì ⁵² le due divisioni a Torino, incaricandole di fornire a turno i distaccamenti a Fossano ed Alessandria.

Nei mesi seguenti vennero emanate disposizioni di dettaglio relative ai capi di vestiario, ai finimenti, alle armi, alle munizioni ed alla loro assegnazione e movimentazione, ⁵³ alla corrispondenza ⁵⁴ ed al tipo di bagaglio, ⁵⁵ si diedero al Corpo per i trasporti leggeri altri 6 carri, ⁵⁶ in aggiunta ai 48 di cui disponeva e, finalmente, in autunno si poté dire che il Corpo era *“in pieno esercizio delle sue attribuzioni in tempo di pace, e che per conseguenza vi sono mezzi per l'esecuzione di militari trasporti.”* ⁵⁷

Gli anni seguenti videro poche variazioni, condensate nei *Sovrani provvedimenti relativi al corpo del treno di provianda* del 28 giugno 1840 e nelle *Regie Determinazioni relative al vestiario, armamento e arredi diversi del corpo reale d'artiglieria, e del treno di provianda; delle opportune disposizioni per l'eseguimento di ogni cosa, ed approvazione di alcuni modelli d'oggetti*, del 4 e dell'8 aprile 1843. Comunque ci si era accorti che l'organico era scarso, tanto che nel 1840 si era ricominciato a dare in appalto annuale ai privati i trasporti d'armi, vestiario e casermaggio. ⁵⁷

Poi venne la bufera del 1848 e saltò tutto.

⁵² Come stabilito nelle *Variazioni sopra la spartizione del corpo del treno di provianda su diversi punti* del 29 giugno 1835, n. 2184 - Divisione Fanteria.

⁵³ *Sovrane determinazioni sopra la distribuzione e consumazioni delle munizioni da guerra occorrenti ai corpi diversi dell'armata*, del 14 e del 21 marzo 1835 e con le *Determinazioni di S.M. relative alla distribuzione de fucili alle regie truppe*, del 19 maggio 1835.

⁵⁴ *Si prescrive che il corpo del Treno di Provianda debba far uso dei suoi cavalli delle cavezze secondo il modello adottato per la cavalleria e l'artiglieria*, del 16 febbraio 1835; e *Concessione della franchigia postale per la corrispondenza del corpo del treno di provianda* del 17 giugno 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina*, annata 1835.

⁵⁵ *Si prescrive il modello di valigie di cui dovrà far uso il corpo del Treno di Provianda*, dell'8 aprile 1835.

⁵⁶ *Somministranza al corpo del Treno di Provianda di maggior numero di carri alla tedesca per i trasporti di minor mole, e approvazione del metodo di raddoppiare i cavalli ai carri che salgono il Moncenisio*, del 18 maggio 1835.

⁵⁷ *Capitoli per l'appalto dei trasporti dei vari effetti di vestiario, d'armamento, e di caserma pel militare servizio, stati da S.M. approvati nell'udienza del giorno sopraindicato*, del 14 marzo 1840, Divisione Fanteria.

Capitolo 11

La I Guerra d'Indipendenza del 1848-49

Il 1847 era stato, in Europa, un anno denso di tensioni, che facevano presagire qualche grosso sviluppo, forse rivoluzionario, per il nascente 1848. E le attese non andarono deluse, perché la ventata d'irrequietezza del '47 si tramutò in una furiosa tempesta che si abbatté su tutti i troni dell'Europa continentale. In marzo anche Milano insorse contro gli Austriaci e tutti gli sguardi si volsero al regno di Sardegna, l'unico che, oltre ad avere un buon esercito, offrisse una certa garanzia, intervenendo rapidamente, di riuscire ad incanalare in senso istituzionalmente monarchico le tendenze più rivoluzionarie e repubblicane che già s'erano andate manifestando.

Carlo Alberto aveva come obiettivo principale non l'unificazione dell'Italia ma, più modestamente, l'acquisizione del Regno Lombardo-Veneto. Rispose all'appello rivoltagli dai nobili milanesi ed entrò in guerra, cambiando, il 25 marzo 1848, le bandiere modello 1832, consistenti in una grande croce bianca in campo rosso quadrato, di un metro e venti di lato, con quelle tricolori.

L'Armata Sarda, al comando di Carlo Alberto, era composta dai due corpi d'armata, con quattro divisioni ed una quinta di riserva, per un totale di 55.000 uomini e 120 pezzi d'artiglieria.

A loro s'aggiungevano formazioni regolari e volontarie pontificie, toscane, modenesi e parmensi, lombarde e napoletane per un complesso di circa 100.000 uomini, prevalentemente appiedati e privi di un efficiente coordinamento, che si rimettevano comunque tutti agli ordini del Re di Sardegna.

L'inizio fu incoraggiante: gli Austriaci vennero sconfitti dovunque e costretti a ritirarsi oltre il Mincio, nel Quadrilatero formato dalle fortezze di Peschiera, Verona, Mantova e Legnago. In aprile, dopo i successi ottenuti al ponte di Goito, Borghetto e Monzambano e la vittoria di Pastrengo il 30, Carlo Alberto decise d'investire Verona, la cui presa avrebbe tagliato orizzontalmente in due lo schieramento austriaco, isolandone le unità attestate sul basso Po, a Mantova e Legnago.

Bloccando tutte le vie, fluviali e terrestri, per le quali avrebbero potuto ricevere rinforzi, le ultime due fortezze del Quadrilatero sarebbero facilmente cadute e, con esse, anche le possibilità austriache di vincere la guerra. Prendere Verona significava aver vinto la campagna per tre quarti. La mossa fallì per lo scarso coordinamento delle unità sul terreno e con questo la campagna era virtualmente persa, sia perché era stato mancato l'ob-

biettivo strategico più importante, sia perché l'iniziativa passava insensibilmente dalle mani di Carlo Alberto a quelle di Radetzky.

Infatti, dopo quella battaglia, entrambi gli eserciti sostarono per circa tre settimane. Gli Austriaci perché aspettavano l'arrivo dei rinforzi; i Sardi, afflitti anche da un inefficiente servizio di vettovagliamento, perché attendevano la caduta di Peschiera. In maggio ci furono ancora dei successi. Gli Austriaci tentarono una manovra aggirante, che venne rallentata il 29 a Curtatone e Montanara dai reparti napoletani e toscani e definitivamente infranta l'indomani a Goito dai Piemontesi; ma da quel momento la linea italiana divenne troppo lunga e statica e, quando gli Austriaci ripartirono, colpirono con forze maggiori, il 23 luglio, nell'area tra Verona e il Mincio, il cui centro si trovava più o meno a Custoza. Dopo due giorni di manovre e combattimenti riuscirono a vincere e a imporre ai Sardi la ritirata e l'abbandono di Milano e della Lombardia, costringendoli pure a firmare un armistizio, valido fino alle 12.00 del 20 marzo 1849. La campagna era finita; la Lombardia era di nuovo saldamente in mano austriaca.

Cosa aveva fatto il Treno? Era entrato in guerra su ben cinque Divisioni, ognuna delle quali non più su tre ⁵⁸ ma su quattro sezioni, passando così a 20 sezioni teoriche, ⁵⁹ a fronte delle 6 sezioni che aveva nel 1835. Il 31 marzo era stato approvato il nuovo organico ⁶⁰ che prevedeva l'incremento a 19 dello Stato Maggiore ⁶¹ e a 244 uomini ⁶² in ogni Divisione, ognuna delle quali doveva allineare 44 cavalli da sella e 344 da tiro. Ma era tutta teoria. Infatti il paragrafo 5 diceva che l'ordinamento del corpo sarebbe stato per il momento su tre sezioni per le prime quattro divisioni e sulla sola prima per la quarta divisione, per un totale di 13 sezioni, che comunque era un raddoppio netto della forza esistente. Infine la prima e unica sezione della 5ª Divisione non avrebbe avuto un organico fisso perché, agendo come deposito, avrebbe soltanto fatto la raccolta degli uomini da inviare alle altre Divisioni nel teatro operativo. Variava l'organico dei carri

⁵⁸ Vedasi l'appena citata *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.

⁵⁹ *Conducenti, carri e ambulanze presso l'Armata, estratto di dispaccio n. 27 dell'intendenza generale d'Armata del 7 aprile 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni...*, cit., Torino, 1848.

⁶⁰ *Ordinamenti del Treno di Provianda in cinque Divisioni del 31 marzo 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848, pag. 142.

⁶¹ Un Ufficiale superiore comandante del corpo, 1 Comandante in 2º, 1 Aiutante maggiore, 4 Sottotenenti, 1 Ufficiale pagatore, 1 Furiere maggiore, 1 Veterinario in 1º, 1 Veterinario in 2º, 1 Sergente Scudiere, 2 Sergenti d'amministrazione, 1 Caporale maggiore, 2 Caporali di amministrazione, 2 Carradori.

⁶² Un Luogotenente comandante, 2 Sottotenenti, 1 Furiere, 12 Sergenti, 1 Caporale furiere, 12 Caporali, 12 Sotto-caporali, 1 Sellaio-borrigliere, 1 Maniscalco, 4 Trombettieri, 196 Soldati.

a seconda che la Sezione – adesso di 64 uomini con 100 cavalli, la 1^a, di 60 con 96 cavalli le altre tre – dovesse fornire mezzi di trasporto completi o, come quando supportava l'Artiglieria, le sole pariglie, da attaccare ai traini per il trasporto delle munizioni, eseguiti coi cassoni d'Artiglieria.

Quanto all'impiego, la 1^a Sezione della 5^a Divisione era, come accennato, rimasta a Torino come deposito centrale del Corpo; le altre invece erano state ripartite fra i Corpi d'Armata e le Divisioni di fanteria operanti in Lombardia. Ad esse continuava ad essere affiancata la cosiddetta "Provianda borghese", cioè il servizio di trasporto appaltato a privati – in quel periodo alla ditta Vinelli & Beltramo – i cui conducenti dal 7 aprile passavano a disposizione dei commissari di guerra divisionali.

Nell'insieme il risultato fu scarsamente soddisfacente.

L'Intendente Generale, generale Marco Aurelio Cacherano di Bricherasio, aveva troppi incarichi logistici a cui provvedere e difettava di personale e di quadri esperti. Nella prima fase della campagna poté appoggiarsi per i trasporti ai Comuni lombardi ma, arrivati all'altezza del Mincio, la lunghezza delle linee di rifornimento, la disseminazione dei reparti e la mancanza di materiali l'obbligarono prima ad incrementare in gran fretta il Treno, prelevando uomini da altri reparti,⁶⁵ poi, visto inadeguato anche questo provvedimento, a ricorrere al vecchio sistema dell'appalto ad impresari privati e a aumentare a dismisura l'organico del Corpo. Il 29 giugno si arrivò a mettere in piedi un'11^a Divisione⁶⁶ che, come le altre, al comando di un tenente, allineava la bellezza di 288 uomini e 244 cavalli da sella e da tiro, cioè più di quanto avesse avuto tutto il Treno nel 1835. Questo significava una forza complessiva di circa 3.000 uomini. Del resto il Corpo, avendo come comandante un colonnello dal 1° di giugno, era già equiparato a un Reggimento e, di conseguenza, vedeva concedere al suo comandante pure il pennacchietto bianco distintivo dei colonnelli comandanti, tanto più utile perché

⁶⁵ Fatto col *Reclutamento nella Fanteria pel Treno di Provianda* – sunto di dispaccio n. 3589, 90, 91, 92, 93 del 12 maggio 1848 della Divisione Armi diverse prelevando otto uomini dal Battaglione Provvisorio di Riserva di ogni deposito reggimentale di Fanteria e prendendone altri distaccandone 25 da ogni battaglione di 12 diversi reggimenti di Fanteria (uno dei quali, il 15°, non essendo al fronte, ne avrebbe mandati 50) col *Passaggio d'individui nel Treno di Provianda* - dispacci n. 4579, 80, 81, 82, 83 del 31 maggio 1848, in *Raccolta di R. Determinazioni...*, cit., Torino, 1848, pagg. 281 e 341-2, rispettivamente. All'aumento dell'organico di truppa fece riscontro quello degli ufficiali comandanti le Divisioni, coll'aumento di cinque capitani, pagati 2.400 lire all'anno e due razioni di foraggio al giorno, come si evince dal *Regio Decreto per il quale si aumenta il numero dei capitani nel corpo del treno di provianda, e si determina in ordine alla paga e vantaggi del comandante in 1° ed in 2° del corpo stesso, del 3 giugno 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni...*, cit., Torino, 1848, pag. 349. Nello stesso Decreto si stabiliva che il Comandante di Corpo avesse il grado di colonnello, con uno stipendio annuo di 6.400 lire e tre piazze di foraggio al giorno a decorrere dal 1° giugno 1848, mentre il comandante in seconda, col grado di maggiore, avrebbe avuto 3.500 lire all'anno e due razioni di foraggio al giorno colla stessa decorrenza.

⁶⁶ *Ordinamento dell'11.a divisione del treno di provianda* - sunto di dispaccio n. 4055 e 56 del 2 luglio 1848, in *Raccolta di R. Determinazioni...*, cit., Torino, 1848, pag. 420.

così almeno si riusciva distinguerlo subito *“in occasione di numerose adunanze di truppe sotto le armi, e potendo ugualmente occorrere che il colonnello Comandante del Treno abbia a trovarsi al campo, od in altra simile adunanza di truppe, resta stabilito che debba in tale circostanza ed in occasione di gran montura far esso pur uso del pennacchietto bianco in sostituzione del pennacchio prescritto pel corpo.”*⁶⁵

Un altro problema era stato quello della viabilità. La rete stradale lombarda era assai buona, ma scarseggiavano i ponti. A valle di Torino la situazione era quasi ancora quella del secolo precedente, con un solo ponte in muratura a Casale, al quale ne erano stati aggiunti due di barche: a Mezzanacorti e a Piacenza. La rete fluviale poteva servire solo di supporto e quella ferroviaria era allora limitata ai tronchi Torino-Asti-Moncalieri, in Piemonte e a due linee da Milano: una a Treviglio, l'altra per Monza fino a Camerlata, non essendo ancora completata la ferrovia da Venezia, che si interrompeva a Verona e serviva quindi agli Austriaci soli. Con queste premesse il risultato non fu dei migliori. Come abbiamo visto, i Sardi furono obbligati a delle soste per colpa del sistema di rifornimento e, cosa che non abbiamo detto, a Custoza i soldati si trovarono a combattere a stomaco vuoto, cadendo a mucchi, sfiancati dal caldo, dal peso dello zaino e, molto di più, dalla mancanza di cibo ed acqua. Ciò non fu tanto per colpa del Treno, quanto più in generale dell'intero Servizio d'Intendenza. Solo che non si rimediò nemmeno in vista dell'imminente campagna del 1849, nonostante il capo di Stato Maggiore Generale, Carlo Canera di Salasco, avesse segnalato alla commissione d'inchiesta almeno i più urgenti fra i provvedimenti necessari. A proposito del Treno, Salasco aveva scritto: *“In verità il corpo della provianda risentì dello sviluppo straordinario che ebbe a subire; ed alcuni sottufficiali infedeli ed inesperti, in mezzo ad assai cattivi soggetti di soldati, vi fecero nascere delle lamentele e diedero luogo a disordini. Si vendeva l'avena e, mancando di nutrimento e di cure molti dei cavalli si trovarono ben presto fuori servizio.”*⁶⁶

Carlo Alberto, da parte sua, aveva provveduto a rinforzare l'esercito formando nuovi reggimenti coi volontari italiani, chiamando alle armi le classi 1828 e 1829 e trattenendo i richiamati che si sarebbero dovuti congedare. Così l'Armata Sarda raggiunse in poco tempo gli 80.000 effettivi, ripartiti in 7 Divisioni, ma di scarsa qualità per la poca preparazione dei quadri. Contemporaneamente il Treno aumentò, passando in febbraio a 14 Divisioni, per complessive 56 Sezioni,⁶⁶ pari a una media di due Divisioni del Treno – cioè 8 Sezioni – per ogni Divisione di fanteria.

⁶⁵ *Uso del pennacchietto bianco pel colonnello del treno* - dispaccio n. 9062 del 4 agosto 1848, in Raccolta di R. Determinazioni..., cit., Torino, 1848.

⁶⁶ Sancita col R. Decreto 25 novembre 1848 portante aumento di forza del corpo del treno di provianda, in Raccolta di R. Determinazioni... cit., Torino, 1848, pag. 845.

Vediamo un po' più da vicino cosa successe. Già il 22 agosto 1848, per capire cosa avesse a disposizione, l'Intendenza aveva ordinato che *"tutti i carri sia d'ambulanza che di trasporto al seguito dei corpi, degli stati maggiori e dei commissariati di guerra"* ^{CVII} si riunissero ad Alessandria. Non ci si riuscì, perché moltissimi reparti erano ancora lontani e non potevano privarsi dei loro mezzi. Comunque il Treno aveva perso parecchi uomini, cavalli e carri e, per rimpiazzarli, si ricorse di nuovo al personale proveniente da altri Corpi, i quali ovviamente ne approfittarono per scaricarsi degli elementi peggiori, cosicché, alle pessimistiche parole del generale Salasco, facevano ora eco quelle dell'autorevolissimo Bava che, scrivendo al Ministro della Guerra, rilevava come: *"Lo straordinario accrescimento che si è dovuto dare tutto ad un tratto al treno di provianda, non avendo per avventura permesso di curare la scelta degli individui che dovevano farne parte, esso si trova ora in gran parte composto di truppa sulla quale non si può contare, ed il vizio non prende soltanto origine dall'ignoranza del servizio e dalla cattiva indole dei soldati, ma benanche dall'influenza di parecchi ufficiali."* ^{CVIII}

Il 7 novembre 1848 fu emanata una speciale istruzione sul servizio dei Trasporti, dalla quale si evinceva che il Treno doveva provvedere adesso pure al servizio d'ambulanza, oltre che al servizio dei trasporti in generale, adoperando tanto i propri mezzi quanto quelli che gli sarebbero stati assegnati in futuro dall'Intendenza generale, mediante un Treno sussidiario posto alle sue dipendenze.

Nel frattempo il Treno aveva dovuto tappare una falla nel sistema dei trasporti, apertasi subito dopo la fine delle ostilità, quando l'Artiglieria si era trovata a corto di cavalli. Così, dall'11 settembre, il Corpo aveva dovuto distaccare drappelli speciali presso le batterie e i parchi d'artiglieria, mettendoli alle dipendenze dell'Artiglieria per l'impiego e lasciandoli a quelle del Corpo quanto al governo di uomini e quadrupedi ed alla disciplina.

In pratica, secondo l'istruzione del 7 novembre, il fabbisogno per l'Esercito veniva stabilito in 668 carri a quattro o a due ruote, 100 ambulanze – 50 a quattro ruote e altrettante a due – e ben 5.938 cavalli e muli, con una forza di 3.415 uomini, cioè 39 ufficiali, 2.969 sottufficiali e soldati e 407 conducenti civili. Risultando però insufficiente il Corpo così come si trovava, venne istituito il Treno sussidiario, fornito da imprese civili, il cui personale sarebbe stato militarizzato sotto il profilo disciplinare e posto alle dipendenze degli ufficiali e sottufficiali della Provianda. Si trattava di un ritorno all'antico sistema: si sapeva che funzionava male, ma non c'era altra strada. Il 26 gennaio del 1849 a questo personale sarebbe stata prescritta una speciale uniforme, soprattutto nella speranza di rafforzarne l'assai rilassata disciplina; ma con scarsi esiti.

Infine venne stabilito che in ogni divisione di fanteria si costituisse un distaccamento del Treno, agli ordini di un ufficiale, che però non dipen-

deva operativamente dal generale comandante la Divisione, ma dall'Intendenza Generale d'Armata attraverso la via gerarchica del Comando del Corpo. Quindi, se i divisionari avessero avuto bisogno di servirsi del Treno distaccato presso la loro Grande Unità, avrebbero dovuto, adoperando il previsto formulario, indirizzare la richiesta ai Commissari Capi del Servizio d'Intendenza, che l'avrebbero passata al Comando del Corpo, che a sua volta l'avrebbero trasmessa al Distaccamento presso la Divisione: facile, rapido, efficiente e comodo.

Poiché però al 23 novembre, cioè oltre due settimane dopo, servivano ancora 6 ufficiali, 360 sottufficiali, 1.062 soldati, 354 conducenti civili, 563 carri, 41 ambulanze, 3.359 cavalli e 86 muli, il 25 novembre si emanò un altro Regio Decreto per aumentare i quadri del Corpo.

Il 26 febbraio mancavano ancora 1.684 quadrupedi e il ministro, sollecitato dal nuovo comandante dell'Esercito, il polacco Chrzanowski, rispondeva suggerendo di adoperare anche i buoi per il traino di metà del Parco d'Artiglieria, mandando avanti il resto coi cavalli del Treno sussidiario o con bestiame requisito. Infatti era data facoltà all'Intendenza, o ai Commissari di Guerra in suo nome e per suo conto, ed eccezionalmente ai comandanti di Corpo, di precettare tramite i municipi o, in caso di emergenza, requisire direttamente, quadrupedi e carriaggi ai privati.

In questo quadro di approssimazione e di mancanze, il 19 marzo 1849, alla vigilia della ripresa della guerra, il nuovo Intendente, Montale, appena entrato in carica al posto del sostituito Aillaud, scrisse a Chrzanowski che *"Tutti i carri, sia del treno di provianda, sia del treno borghese sussidiario, che furono messi a disposizione di questa intendenza generale, vennero secondo che risulta, ripartitamente assegnati ai diversi corpi dell'esercito, e questi sono ora forniti di mezzi sufficienti pel trasporto degli equipaggi, delle marmitte e dei viveri per giorni tre, meno però il pane da munizione.*

Allorquando adunque la S.V. Ill.ma intenderà di far muovere l'armata, essa potrà recare con sé i viveri per tre giorni."^{CIX} Aggiungiamo che, dopotutto, Montale era stato chiaro: tre giorni erano un'autonomia minima, specie considerando che per il foraggio se ne dovevano avere 5, che le Divisioni dovevano avere un parco buoi pari a 15 giorni di razioni di carne da macello e, da tabella, a fronte di 245 grammi di carne su 1610,40 della razione viveri giornaliera, il pane, con 737 grammi, costituiva il 45% del peso delle razioni. In altre parole, l'intendente Montale aveva scritto: abbiamo distribuito ai corpi tutto quello che ci è stato dato in carri, uomini e quadrupedi e, dedotti gli equipaggiamenti e le marmitte, ci manca ancora un terzo abbondante dei carri necessari, cosicché possiamo garantire tre giorni di autonomia e nulla di più. Almeno era stato sincero.

In queste condizioni ovviamente tutto andò a rotoli. I reparti non furono riforniti di viveri, il traffico fu caotico e il colmo si ebbe la sera del 23

marzo 1849: quando il Comando sardo ordinò la ritirata dal campo di battaglia di Novara attraverso la città, si crearono subito degli ingorghi stradali dappertutto e solo la strenua resistenza della Divisione di Riserva impedì la rotta completa dell'Esercito.

Dopo quest'ultima sconfitta il Re abdicò in favore del suo primogenito Vittorio Emanuele, che incontrò il comandante nemico, maresciallo Radetzky, a Vignale, strappandogli delle condizioni d'armistizio dure, ma inaspettatamente favorevoli rispetto a quanto si temeva. Ne avrebbe potuto ottenere di migliori se avesse accondisceso a revocare lo Statuto. Non lo fece, ci guadagnò il soprannome di Re Galantuomo – perché teneva fede alla parola data – e soprattutto lanciò un segnale chiarissimo ai liberali: i Savoia, benché sconfitti, sarebbero stati ai patti, bastava aspettare.

Capitolo 12

Dalla I Guerra d'Indipendenza alla Crimea e all'Unità: 1849-1861

I) Dalla pace alla riforma del 1852

Appena salito al trono, Vittorio Emanuele II si trovò a dover fronteggiare una complicata crisi politica, caratterizzata da grandi irrequietezze. Appoggiandosi alla fazione savoiarda, la più conservatrice del Regno, il Sovrano riuscì a reprimere i moti popolari, usando anche le maniere forti, come a Genova in aprile, e a tranquillizzare l'Austria, che non aveva visto di buon occhio il mantenimento in vigore dello Statuto.

Sotto il Ministero d'Azeglio si tornò alla politica moderata e liberaleggiante. La svolta progressista si ebbe coll'avvento del conte di Cavour alla guida del governo. Nel 1852 il Regno si avvicinò politicamente a Francia e Gran Bretagna, riprese la politica riformatrice di Carlo Alberto, riordinò e potenziò la rete di comunicazioni, pareggiò il bilancio, soppresse i privilegi goduti da civili, militari ed ecclesiastici ed avocò allo Stato l'istruzione scolastica. Riformò anche l'esercito con una serie di provvedimenti presi fra il 1849, in seguito alla sconfitta e poi parzialmente revocati, ed il 1855.

Per quanto riguardava il Treno, all'indomani della sconfitta del 1849 era stato ridotto a sole 6 Divisioni e uno Stato Maggiore. La riforma del '52 gli cambiò anche il nome. Col Regio Decreto del 12 dicembre 1852 infatti il Treno di Provianda diventò Corpo del treno d'Armata, per un totale di 462 uomini su uno Stato Maggiore e quattro sole compagnie. Il primo comprendeva 18 uomini, cioè un tenente colonnello comandante, un aiutante maggiore, due tenenti o sottotenenti – ufficiale pagatore il primo, addetto al carriaggio l'altro – un medico di reggimento, un veterinario di 1^a classe, un furiere maggiore, due sergenti d'amministrazione, un caporal maggiore, due caporali d'amministrazione, un capo sarto, un capo calzolaio, un capo sellaio, un capo carradore e due carradori.

Le Compagnie allineavano 111 uomini, cioè quattro ufficiali – un capitano, un tenente e due sottotenenti – un furiere, quattro sergenti, dieci caporali, due trombettieri, un sellaio un maniscalco, 10 soldati di 1^a classe e 78 di 2^a.

Il servizio dei trasporti, rimasto sostanzialmente lo stesso del 1849, conobbe anch'esso qualche novità col *Regolamento pel servizio generale dei Trasporti militari e condizioni generali del relativo appalto*, emanato dalla Direzione dei Servizi Amministrativi della Direzione Generale dell'Esercito il 21 marzo 1855, col quale si sanciva la continuità del ricorso all'appalto esterno per il servizio di trasporto di ogni tipo di materiale.

Ma i compiti del Treno, che ormai racchiudevano tutti i tipi di trasporto, al di là delle regolamentazioni più o meno di dettaglio vennero esposti in quel medesimo anno nei *Ricordi pel funzionario dell'Intendenza militare in campagna*.^{cx} Si trattava di una pubblicazione apparentemente privata, ma il fatto che fosse anonima e che recasse sul frontespizio la dicitura "coll'approvazione del Ministero della Guerra" facevano capire a tutti che in realtà era ufficiale. Del resto quella dei "Ricordi", intesi non come memorie o diari, ma nel senso di "pro-memoria", o vademecum, era una prassi corrente, di cui il Ministero si era già valso, ad esempio per l'Artiglieria, nel 1844 con un *Vademecum* e nel 1848 coi *Ricordi per l'ufficiale d'Artiglieria in campagna*.

L'Articolo 8° – Trasporti – della Sezione seconda esordiva al paragrafo 148 dicendo delle cose la cui validità resta, a prescindere dal tempo ormai trascorso e dal tipo di mezzi a disposizione. *"Il servizio de' trasporti richiede per parte dell'Amministrazione, in campagna, la maggior attività ed energia. La sua importanza è tale, che ove esso non sia ben ordinato e diretto, ove soddisfi a tutte le esigenze, rende l'Esercito più sciolto ed animato nelle sue mosse, e giova spesso non poco ad assicurare il successo e la vittoria: ei mutasi per contro in principale elemento di rovina quando per vizio d'istituzione o mal governo lento procede ed insufficiente ai bisogni."*^{cx}

Proseguiva dicendo che: *"149. Ad eseguire il servizio de' trasporti vari, compreso quello delle Ambulanze, è chiamato il Treno d'Armata; ma siccome i carri e i cavalli di cui può disporre tornano qualche volta insufficienti all'uopo, in questo caso l'Amministrazione attende a recare i medesimi a quel numero che è reso necessario dalla forza dell'Armata coll'assoldamento di conducenti borghesi, i quali si obbligano a prestare co' propri carri e cavalli l'opera loro pel tempo della guerra (ove non accada di licenziarli prima del suo termine), e prendono il nome di Treno sussidiario. Finché dura tale loro ferma, essi conducenti stanno sotto la vigilanza e disciplina del Corpo del Treno d'Armata, di cui sono considerati far parte."*^{cxii} Per il resto, riconfermavano punto per punto i dettami della regolamentazione del 1848: l'assegnazione di carri e cavalli alle Grandi unità elementari e complesse sarebbe stata fatta in numero proporzionato, dopo averne valutati i bisogni; le requisizioni erano consentite solo nei casi straordinari; il servizio dei viveri e delle ambulanze doveva essere espletato di preferenza dai militari del Corpo ma, in mancanza di essi, si poteva ricorrere ai conducenti civili, cosa implicitamente vietata per il trasporto di armi e munizioni. La direzione del servizio presso le Grandi Unità restava attribuita al Commissario di Guerra – e quindi sottratta al generale comandante la Divisione o il Corpo d'Armata – il quale comunque doveva concertarla col comandante del Corpo del Treno; e neanche un ordine dello Stato Maggiore poteva avere più forza. All'atto dell'emanazione dell'ordine, si dovevano indicare all'ufficiale esecutore: il giorno

e l'ora della partenza, la forza e composizione del convoglio, gli oggetti da trasportare, il luogo da cui prelevarli; il nome, grado o impiego del mittente e del destinatario e, ovviamente, la destinazione, specificando infine se le vetture dovevano tornare al luogo di partenza e, in caso contrario, dove dovevano fermarsi in attesa di ordini. Infine *"Allorché sorgessero insolite esigenze, a soddisfare alle quali non bastassero i mezzi ordinari di trasporto, il Funzionario dell'Amministrazione, non mai perdendo di mira che il servizio vuol essere anzitutto assicurato, avrà ricorso alle requisizioni, che saranno necessarie per supplire al difetto, nei dintorni dei luoghi occupati dalla Truppa, usando eziandio la forza, e non perdonerà a fatica perché i carri e i cavalli raccolti si trovino pronti sul luogo prima che giunga il momento di adoperarli."* ^{CXIII}

Insomma, l'esercito sconfitto nel 1849 era stato riorganizzato; adesso se ne doveva ricostruire il prestigio; e l'occasione si presentò con la Guerra di Crimea.

II) La proiezione logistica in Crimea: 1855-56

Il 3 luglio 1853 l'armata russa invase la Moldavia e la Valacchia, appartenenti all'Impero Ottomano. Il 30 novembre la flotta russa distrusse quella turca a Sinope. Ritenendo imminente una vittoria della Russia e temendone lo sbocco in Mediterraneo, Londra e Parigi entrarono in guerra nel marzo 1854 e sbarcarono 52.000 uomini in Crimea, per conquistare la base della flotta russa del Mar Nero: Sebastopoli.

Ben presto l'assedio si rivelò tutt'altro che facile da condurre. Il prolungarsi della campagna e le perdite elevate ridimensionarono la sicurezza di vittoria dei belligeranti; e tutti i loro governi si dettero da fare per rafforzare la propria posizione politica e militare.

Intanto, data la necessità di trovare da 10 a 15.000 uomini da impiegare in Crimea, Londra e Parigi avevano intavolato trattative col Governo sardo. Alla fine Torino s'impegnò a partecipare con almeno 15.000 soldati e chiese, ma senza ottenere in tal senso alcuna garanzia, di vedere i propri plenipotenziari al congresso di pace con un peso decisionale pari a quello delle Potenze dichiarate del Primo Ordine al Congresso di Vienna.

Concluso l'accordo, partirono due divisioni e mezza, cioè 5 reggimenti provvisori quaternari di fanteria, 4 battaglioni di bersaglieri, 1 reggimento di cavalleria su 6 squadroni, 3 brigate d'artiglieria ⁶⁷ ed 1 battaglione provvisorio del genio; tutte unità di formazione. Comandante del piccolo esercito il generale Alfonso La Marmora, divisionari i generali Durando e Alessandro La Marmora. Il Treno fornì tre compagnie, ne imbarcò due nel-

⁶⁷ Si noti che, all'epoca, la definizione "brigata d'artiglieria" corrispondeva all'insieme di batterie definito in seguito "gruppo d'artiglieria".

l'aprile del 1855, mentre la terza, designata a far parte del Corpo di Spedizione soltanto in giugno, arrivò in Crimea a luglio del 1855.

Dal 9 maggio il corpo di spedizione sardo, forte complessivamente di 1.038 ufficiali e 17.020 ⁶⁸ fra sottufficiali e truppa ⁶⁹, cominciò a sbarcare in zona d'operazioni e il 25, occupata la zona di Kamara, sulla sinistra del dispositivo alleato, lungo il fiume Černaia, i Sardi vi si accamparono, dopodiché, dato l'andamento delle operazioni alleate, in pratica non spararono un colpo fino a ferragosto.

La Guerra di Crimea fu un importante banco di prova per l'Armata Sarda, non solo perché si trattava di collaudare l'efficacia del dispositivo militare per la prima volta dopo al disfatta del '49 e la riforma del '52, ma perché era la prima volta che le truppe sarde si spostavano oltremare. La proiezione di potenza, come la si definirebbe con termine tardo-novecentesco, poneva dei problemi nuovi specie sotto il profilo logistico. Per la prima volta l'Intendenza doveva fare i conti con incognite come la durata e l'esito dei viaggi per mare, il deperimento dei materiali e delle derrate dovuto agli accidenti ed incidenti di viaggio, i problemi di conservazione sul posto e, addirittura, dell'invio di tutto il necessario, compresi il legname e i chiodi per costruire baraccamenti e magazzini in un luogo che, di per sé già privo di risorse, era stato spogliato di tutto da un anno di permanenza di quattro eserciti. Infine, ci si sarebbe cimentati, per la prima volta al mondo, coll'interazione tra nave, strada e ferrovia.

Sotto il profilo del calcolo dei consumi la situazione era peggiore, perché non si sapeva con esattezza quali sarebbero stati. Si potevano ipotizzare, ma era difficile immaginare quanti scontri vi sarebbero stati nell'arco di un mese, con quale intensità di fuoco e con quali perdite, perciò diventava difficilissimo mandare il giusto e si finiva per eccedere mandando troppo o troppo poco. Infine – ultimo e non trascurabile problema – tutto andava predisposto circa un mese prima della data di consumo, perché bisognava calcolare i tempi necessari: all'invio dai magazzini e dalle basi logistiche a Genova, al caricamento sulle navi, al viaggio – di solito non meno di 11 giorni – allo sbarco – tutt'altro che rapido, essendo il porto di Balacava congestionato come pochi – al carico sui convogli, altrettanto lento, e all'inoltro fino ai magazzini del Corpo di Spedizione.

Gli errori, dovuti all'inesperienza, cominciarono subito. Il primo trasporto, fatto dalla Regia fregata *Costituzione*, aveva lasciato Genova l'11 aprile col primo ospedale principale e un drappello del Treno d'Armata, portando 178 uomini, 23 quadripedi, 4 carri e 500 letti. Il secondo salpò il 19 con parte dei

⁶⁸ Così in JAEGER: *Le mura di Sebastopoli*; ma il quadro organico conservato al Museo Storico della Fanteria dà un totale di 18.061 uomini, cioè 3 in più.

⁶⁹ 18.061 soldati più 2.574 marinai e 3.447 complementi giunti in seguito, per un totale di 24.082 militari sardi impegnati in Crimea.

materiali del Parco del Genio. Il terzo doveva partire il 21 aprile 1855 su due trasporti inglesi noleggiati dal Governo Sardo: il *Croesus*, a vapore, e il *Pedestrian*, a vela. Il veliero era carico di foraggi, 56 quadrupedi, 33 carri dell'Intendenza, 90 uomini dell'Artiglieria, del Treno e dell'Intendenza ed era trainato dal piroscalo, che invece imbarcava 280 uomini, 450.000 razioni alimentari, cioè un mese di viveri per tutto il Corpo di Spedizione sardo, 10 carri, 25 quadrupedi e altri materiali di vario genere. Il personale apparteneva all'Intendenza, al Genio e al Treno. La partenza avvenne solo il 24 mattina. Appena fuori del porto, investito dal *Pedestrian*, il *Croesus* nell'urto ebbe le caldaie tanto danneggiate da andare a fuoco e arenarsi nei pressi di Portofino. La facciamo breve: morirono 24 persone, la nave bruciò come un vulcano e tutto ciò che portava in animali e materiali andò perduto.⁷⁰

L'erario ci rimise un milione e trecentomila lire. L'Intendenza imparò dall'errore e, nel predisporre le nuove partenze, evitò di ammassare troppi generi dello stesso tipo sulla medesima nave, distribuendo i carichi in modo che ogni legno all'arrivo potesse servire per alcuni giorni da magazzino alle truppe a terra, poiché ancora non esistevano magazzini. Anche il Treno venne spezzettato fra le varie navi per il viaggio⁷¹ e arrivò fra mag-

⁷⁰ Tra gli ufficiali si segnalò il capitano Lava, del Treno, che cercò in tutti i modi di salvare almeno gli animali, rischiò la vita, non riuscì "e pianse vedendoli bruciare." Sarà il caso di notare, di sfuggita, che questa è la prima volta che nelle relazioni ufficiali pubblicate si incontra il nome di un ufficiale del Treno. Prima del 1855 non se ne nomina mai nessuno, nemmeno i comandanti del Corpo.

⁷¹ Per essere precisi, il Treno inviò: un Drappello sulla Regia Nave *Costituzione*, da Genova l'11 aprile, sbarcato a Balacclava il 23; un Drappello sul *Croesus*, da Genova il 24 aprile; un Drappello sul *Pedestrian*, da Genova il 24 aprile, poi di nuovo da Genova il 28 a rimorchio del *Thames*, a Balacclava il 16 maggio; un'aliquota di uomini, 8 carri e 46 quadrupedi sulla Regia Nave *Carlo Alberto*, da Genova il 25 aprile a Balacclava il 19 maggio; un'aliquota di uomini, 8 carri e 24 quadrupedi sul *Charity*, da Genova il 27 aprile a Balacclava il 16 maggio; un Drappello, con 31 quadrupedi e 14 carri sulla *Cleopatra*, da Genova il 27 aprile a Balacclava il 12 maggio; un'aliquota, 4 carri e 276 quadrupedi sul *Thames*, da Genova il 28 aprile a Balacclava il 16 maggio; la 1ª Compagnia del Treno d'Armata, con 150 quadrupedi e 14 carri sull'*Edendal*, da Genova il 28 aprile a Balacclava il 16 maggio; un'aliquota, 22 quadrupedi e 15 carri sul *Nubian*, da Genova il 4 maggio a Balacclava il 18 maggio; un'aliquota, 118 quadrupedi e 1 carro sull'*HMS Harkbaway*, da Genova il 6 maggio a Balacclava il 20 maggio; un'aliquota, 133 quadrupedi e 2 carri sulla *Mary-Ann*, da Genova il 7 maggio a Balacclava il 20 maggio; un'aliquota e 37 carri sulla Regia Nave *Marianna*, da Genova il 7 maggio a Balacclava il 27 maggio; un'aliquota e alcuni quadrupedi sul *Jason*, da Genova il 9 maggio a Balacclava il 22 maggio; un'aliquota, 22 quadrupedi e 6 carri sulla *HMS Resistance*, da Genova il 13 maggio a Balacclava il 31 maggio; un Drappello e 55 quadrupedi sulla *Protomelian*, da Genova il 15 maggio a Balacclava il 27 maggio; la 2ª Compagnia del Treno d'Armata, con 120 quadrupedi e 8 carri sull'*Indian*, da Genova il 19 maggio a Balacclava il 2 giugno; un Drappello e 10 quadrupedi sulla Regia Nave *Capo Malfatano*, da Genova il 21 giugno a Balacclava il 21 luglio; altro personale della 1ª e la 3ª Compagnia del Treno d'Armata e 158 quadrupedi sull'*Etna*, da Genova il 21 giugno a Balacclava il 3 luglio; altro personale della 2ª Compagnia del Treno d'Armata, alcuni quadrupedi e 2 carri sul *Jura*, da Genova il 27 giugno a Balacclava il 14 luglio; un'aliquota e alcuni quadrupedi sulla *Lady Russell*, da Genova il 27 giugno a Balacclava il 14 luglio. Va notato che non è possibile capire dai documenti quanti degli uomini, dei quadrupedi e dei carri trasportati da ogni nave appartenessero al Treno, poiché viaggiavano insieme ad uomini e mezzi di altri reparti, perciò vale come dato organico quello finale di un Distaccamento del Treno d'Armata su tre compagnie con la forza di 994 effettivi di cui 876 presenti e 1.269 cavalli, ai quali se ne dovevano sommare altri 1.322 dell'Intendenza, Sanità e Sussistenza, che ne aveva uno solo. I carri del Corpo di Spedizione erano in totale 492.

gio e luglio. Alla fine poté allineare in Crimea un migliaio di uomini, 1.269 cavalli e circa 450 carri, ripartiti fra le 3 Compagnie componenti il Distaccamento del Treno d'Armata al comando inizialmente del capitano Raimondi, poi, dal 2 luglio, del maggiore Aribaldi-Ghilini.

Il campo sardo era stato posto a Karani ma, siccome era troppo distante da Balaclava, La Marmora era stato costretto a chiedere agli Inglesi qualcosa di più vicino al porto, vi stabilì i comandi, compreso quello dell'Intendenza, i magazzini, il personale e il materiale del Treno e un ospedale di 300 letti. Già il 28 maggio il campo venne spostato a Kamara, cosicché il Treno dové assicurare il trasporto di tutti i materiali e le derrate dal porto al campo, su una carrareccia che diveniva sempre più fangosa e impraticabile. Il Treno doveva affrontare numerosi problemi. Il primo era la congestione del porto: troppe navi in uno spazio ristretto facevano sì che i tempi d'attesa per sbarcare e scaricare fossero lunghissimi. Gli scali adoperabili erano due: uno a est e l'altro a ovest del porto vero e proprio. Là il materiale andava caricato sui carri da soldati e facchini e inoltrato al Corpo di Spedizione, sia per ferrovia, fino ai magazzini, sia sui carri sulla strada, che però era spesso in pessime condizioni o del tutto intransitabile. Per di più il Campo sardo era all'estremità opposta della strada rispetto al porto, per cui, onde evitare intasamenti, era stato raggiunto l'accordo di far usare la strada di giorno agli Inglesi e di notte ai Piemontesi, il contrario per la ferrovia. Di notte si alimentava il magazzino foraggi, di giorno quelli dei viveri. Poiché il Treno non bastava, concorrevano al servizio di trasporto una Compagnia Operai d'Artiglieria e un Battaglione di Fanteria. Riferisce la relazione ufficiale poi pubblicata dal Regio Esercito: *"Dalle cinque e mezza alle undici di mattina erano comandati allo scalo di levante: un ufficiale d'artiglieria con 12 artiglieri, un sergente di fanteria con 25 soldati, 10 carri del treno coi relativi conducenti; allo scalo di ponente: un ufficiale e un sergente di fanteria con 25 soldati di quest'arma e 12 artiglieri, lo stesso numero di carri e conducenti come all'altro scalo. Alle undici si smetteva il lavoro, ripigliandolo alle due e continuandolo fino alle cinque e mezza. Si facevano tre viaggi nel mattino e tre nel pomeriggio, da ciascuno degli scali all'accampamento o ai magazzini, sicché erano 120 carrate al giorno, salvo casi imprevisti e tuttavia non rari.*

Dalle sei alle undici pomeridiane il servizio si faceva colla ferrovia, adoperandovi solo la fanteria e quel numero di vagoni che gli inglesi lasciavano liberi. Un giorno per l'altro, si potevano calcolare 12 vagoni e, siccome si facevano due viaggi, ne risultava un trasporto di 24 vagoni di foraggio e legna. La capacità di ogni vagone era di 60 sacchi di biada o di 14 fastelli di fieno. Commisurando e ripartendo opportunamente questi due generi, si poteva trasportare ogni sera il necessario per l'indomani..." ^{CXIV}

Il punto però è che la ferrovia venne costruita solo piuttosto tardi, cioè a partire da settembre, Prima d'allora tutti i movimenti si facevano solo su

strada; e il settembre del '55 portò con sé un notevole aumento di lavoro per il Treno. Ignorando quanto ancora si sarebbe rimasti in Crimea, ma sapendo che l'inverno era crudo e che lo si sarebbe dovuto passare là, il Corpo di Spedizione ordinò la costruzione di baracche e, il 19 settembre, accettando una proposta inglese, anche di una ferrovia lunga una dozzina di chilometri *"I piemontesi, che avevano solo le braccia e le carriole, furono incaricati dei movimenti di terra; gli inglesi dovevano mettere a posto le rotaie e provvedere il materiale ferroviario."* ^{CXV} Il Treno d'Armata dovè garantire sia il trasporto del legname da costruzione, sia il supporto ai lavori ferroviari. Il campo fu terminato prima del freddo. *"Il 6 gennaio venne per la prima volta messa in attività la ferrovia da Balaclava alla Stazione di Moncalieri. Erano stati battezzati così i magazzini costruiti al punto dove terminavano le rotaie. Siccome la ferrovia non era potuta arrivare fino a Kamara, così, sottintendendo che l'accampamento fosse Torino, si disse ch'era arrivata soltanto fino a Moncalieri e questo nome restò alle baracche."*

Però le locomotive provvisteci dagli Inglesi non funzionavano e, se si volle usufruire la ferrovia, bisognò attaccare ai vagoni i nostri cavalli.

Il 14 gennaio cominciarono presso i magazzini di Moncalieri le distribuzioni dei viveri e foraggi alla truppa. Questo fece sì che il trasporto dei viveri riuscisse meno faticoso, ma quel tratto di strada che non aveva rotaie si ridusse così presto, per le piogge, in cattivo stato che i carri potevano passarvi a stento e i trasporti dovevano farsi tutti con bestie da soma." ^{CXVI}

L'estate era consistita in due mesi e mezzo d'inattività, rotta solo da due ricognizioni, il 3 giugno ad Alsù ed il 17 a Giorgun. In entrambi i casi il contatto era stato solo visivo, con un lieve scambio di fucilate e nessuna perdita da entrambe le parti. Il 16 agosto era stata combattuta la battaglia della Cernaia. Alle 8 e mezza del mattino era vinta e, per il suo comportamento, l'Armata Sarda era sugli altari della cronaca, coperta di allori e complimenti da Parigi a Londra.

L'8 settembre 1855 si era arrivati all'armistizio ed alla convocazione della conferenza di pace per il 25 febbraio 1856 a Parigi, che terminò colla firma della pace il 30 marzo del 1856.

Il Corpo di Spedizione riprese la via di casa e il 15 giugno fu passato in rassegna al completo dal Re a Torino.

Quanto a Cavour, pur uscendo deluso dalla conferenza, perché non aveva ottenuto gli auspicati compensi territoriali, aveva comunque raggiunto dei risultati di grandissima importanza: la Sardegna era stata riconosciuta dalle Grandi Potenze come una loro pari e come l'interlocutrice primaria per gli affari italiani; cosa mai accaduta prima. Era una vittoria diplomatica di tale portata da consentire in seguito l'unificazione d'Italia. Cavour aveva cementato i buoni rapporti esistenti con Gran Bretagna e Francia, ne aveva allacciati coi Russi e coi Prussiani ed aveva visto quanto ormai fosse isolata l'Austria.

III) La II Guerra d'Indipendenza del 1859

Fatta l'alleanza con la Francia, provocata l'Austria fino al punto di farsi attaccare, il Piemonte si trovò in guerra nella primavera del 1859. L'Armata Sarda entrò in campagna con un notevole entusiasmo, conscia di essere stata preparata a dovere. La ferma delle truppe provinciali era stata elevata a cinque anni, mantenendo ad otto quella dei soldati d'ordinanza. Era stato rinnovato l'addestramento tattico, coll'occhio rivolto a una miglior aderenza al terreno e a una maggior cura degli effetti del fuoco.

C'era stata pure una notevole attenzione agli ultimi ritrovati tecnici. Si era saggiato l'uso del telegrafo elettrico – anche se sarebbe stato impiegato largamente soltanto l'anno seguente per mantenere in contatto i Corpi d'Armata in marcia contro il Regno di Napoli – sperimentandone pure di ottici di nuovo tipo. La tattica e l'armamento erano ancora in gran parte quelli del periodo Napoleonico, ma la Guerra di Crimea aveva dimostrato a quali livelli di potenza fosse ormai giunta l'artiglieria; e l'aumento della capacità di fuoco implicava notevoli problemi logistici, specie in termini di movimento dei rifornimenti. Ad essi la tecnologia stava fornendo adeguate soluzioni sia attraverso la produzione industriale, capace di sfornare quantità di materiali e viveri impensabili fino a pochi anni avanti, sia sfruttando le ferrovie per inoltrarli al fronte.

Dopo la Crimea neanche l'uso militare delle ferrovie era più una novità per l'Armata Sarda. A quel primo e minuscolo esperimento oltremare era seguita in Patria l'organizzazione del traffico in funzione della guerra e la sua connessione al sistema dell'intendenza militare, che era stata riorganizzata alla perfezione ed era in grado di rifornire tutte le truppe in campagna senza gli inconvenienti verificatisi durante le ultime guerre.

Questo ben organizzato apparato logistico era pronto a sostenere entrambi gli eserciti alleati, il sardo subito, il francese quando fosse arrivato.

Il Treno entrò in campagna col medesimo organico previsto dal Regio Decreto del 1852, supplendo alle necessità contingenti col solito ricorso all'appalto alle imprese private.

Il problema del sottodimensionamento del Corpo rispetto alle esigenze non si presentò subito. All'inizio si operava in Piemonte, sulla destra del Ticino, e il grosso del traffico era sbrigato per ferrovia, specie per sveltire l'afflusso dei Francesi che sbarcavano a Genova o scendevano dalle Alpi.

Varcato il Ticino, i movimenti furono rapidi e tutto sommato ancora in grado d'essere sostenuti facendo affluire qualcosa tramite la linea Torino-Milano. Ma quando gli Austriaci, abbandonando Milano, ebbero l'accortezza di distruggere la ferrovia per Venezia man mano che si ritiravano verso est, le truppe alleate si trovarono a dipendere dal trasporto su strada finché il Genio non avesse riattato i binari e ricostruito i ponti; e quando il Genio ebbe finito, era finita pure la campagna.

IV) Il treno regio e quello garibaldino del 1860-61

Lo sviluppo dell'Esercito conseguente agli avvenimenti del 1859 fu qualcosa di inimmaginabile. Si era cominciata la campagna contro l'Austria pensando di liberare la Lombardia e il Veneto e, senza avere il Veneto, ci si trovavano improvvisamente in mano la Toscana, i ducati di Modena e Parma e le Legazioni pontificie dell'Emilia Romagna, colle relative forze armate, inclusive di Treni d'armata.

Torino reagì cercando d'adeguare lo strumento militare alla nuova situazione, specie in vista di possibili complicazioni coll'Austria, o con la Francia. Si ricevettero nei ranghi i nuovi reparti, sciogliendoli e amalgamandone il personale con quello Sardo e l'Esercito cominciò a crescere rapidamente.

Anche il Treno aumentò. Già il 16 marzo 1860 venne pubblicato il Regio Decreto del 4 di quel mese firmato dal Ministro della Guerra, generale Manfredo Fanti, con cui si elevava il Corpo alla forza di uno Stato Maggiore, 11 compagnie attive e una di deposito.

Lo Stato Maggiore era composto da 54 uomini: 21 ufficiali e 33 fra sottufficiali, graduati e truppa. Erano: un Colonnello Comandante Superiore del Corpo; un Tenente Colonnello d'Amministrazione; due Maggiori, uno dei quali preposto al materiale; un Aiutante Maggiore in 1^a, un Aiutante Maggiore in 2^a; un Capitano, o un ufficiale subalterno, Direttore dei Conti; quattro Tenenti o Sottotenenti preposti rispettivamente all'amministrazione, alla massa, alla matricola e al carreggio; sei ufficiali "a disposizione"; un Medico di Reggimento, uno di Battaglione, un Veterinario in 1^a e uno in 2^a; due Furieri Maggiori, uno d'amministrazione, quattro Sergenti d'amministrazione, un Sergente trombettiere, un Sergente guarda-carreggio, un Capo sarto, un Capo calzolaio, un Capo morsaro, un Capo sellaio, un Capo carradore, due Caporalmaggiori, 6 Caporali d'amministrazione, due Caporali trombettieri, un Caporale carradore, quattro soldati carradori e un vivadiere.

La compagnia attive avevano tutte otto ufficiali – un Capitano comandante, due Tenenti, altrettanti Veterinari in 2^a e tre Sottotenenti – e 320 tra sottufficiali, graduati e truppa, cioè: un furiere, 14 Sergenti, 25 Caporali, due Trombettieri di 1^a classe e due di 2^a, quattro sellai, altrettanti maniscalchi, due soldati carradori, 50 soldati di 1^a classe e 216 di 2^a. La Compagnia di Deposito aveva sei ufficiali – le mancavano i Veterinari – e i 320 tra sottufficiali, graduati e truppa delle altre.

Lo Stato Maggiore era privo di cavalli, le Compagnie, tutte, ne avevano ognuna 40 da sella e 440 da tiro, che potevano essere anche muli. In totale erano quindi 3.988 uomini - 115 ufficiali e 3.873 fra sottufficiali, graduati e truppa - con 5.760 quadrupedi fra cavalli e muli. ^{CXVII}

Secondo le Disposizioni Generali contenute nel Decreto, ognuna delle Compagnie attive poteva essere addetta ai servizi di una Divisione o di un Quartier Generale, lasciando presso la sede del Corpo gli ufficiali, sottufficiali

e soldati necessari alla tenuta della contabilità di Compagnia e tutti gli uomini e cavalli eccedenti le necessità del servizio assegnatole. Quella di Deposito sarebbe rimasta alla sede del Corpo, essendo incaricata di ricevere i cavalli, accogliere e istruire le reclute, destinando gli uni e le altre alle Compagnie e, in caso di necessità o di imprevisti, fornendo i distaccamenti necessari. Pertanto poteva darsi che per le esigenze di servizio la forza in uomini e animali delle varie Compagnie risultasse maggiore o minore di quella stabilita, specie considerando che, oltre a quanto previsto da tabella, ci sarebbe stato *“ancora in forza effettiva allo Stato Maggiore del Corpo un numero di cavalli o muli sufficiente a somministrare ai Corpi vari di fanteria pel traino dei carri e dei carretti di Battaglione loro assegnati. Detti cavalli o muli, ancorché in consegna ai Corpi di fanteria, continueranno tuttavia a considerarsi come effettivi al Corpo del treno.”* ^{CXVIII}

L'urgenza del provvedimento risultava pure dalla circolare attuativa emanata il 6 e indirizzata a tutti i Comandanti ed Ispettori, a cui il Ministro comunicava che: *“Sua Maestà in udienza del 4 corrente mese essendosi degnata di approvare un nuovo Quadro di formazione del Corpo del Treno d'Armata, io lo trasmetto alla S.V. Ill.ma per sua norma.*

Tale nuovo ordinamento del Corpo dovendo attuarsi sollecitamente, il Comandante del Corpo stesso ha facoltà di mandare ad effetto le promozioni per ciò occorrenti anche all'infuori dell'epoca stabilita dai Regolamenti.” ^{CXIX}

Ma la cosa più degna di nota era il livello a cui era considerato il Corpo in quel momento. Lo si ricava implicitamente dall'indirizzario della circolare in cui, secondo la prassi, sono riportati i destinatari in ordine gerarchico e, a parità di grado, secondo la gerarchia dell'Arma o Corpo d'appartenenza. Leggendo, si ha: *“Comandanti Generali delle Divisioni militari territoriali; dei Reali Corpi di Stato maggiore e dell'Artiglieria; Comandanti delle Divisioni attive; Presidente del Consiglio superiore del Genio; Comandante del Corpo del Treno d'Armata; Intendenze militari Divisionali; E per comunicazione: Ai Comandanti delle Brigate e Corpi tutti dell'Esercito ed agli uffici d'Intendenza militare.”* ^{CXX}

Si nota come il Treno venga in fondo alle Armi, ma prima dei Corpi d'Intendenza e se ne può dedurre che fosse già all'epoca considerato una via di mezzo fra l'Esercito di campagna e la branca logistica di retrovia, forse però più vicino al primo che alla seconda.

Sia come sia, il provvedimento del 4 marzo risultò insufficiente e, dopo un mesetto, il 9 aprile, in seguito alle prime annessioni nell'Italia centrale, apparve il seguente decreto:

“Vittorio Emanuele II, Re di Sardegna ecc. ecc.

*Sulla proposizione del Ministro della Guerra;
Visto il R. Decreto in data 4 marzo p.p.;*

*Visto l'art. 6 del R Decreto 25 marzo ora scorso con cui i Corpi del Treno d'armata della Toscana e dell'Emilia devono riunirsi al Corpo del Treno d'armata delle antiche provincie;
Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:*

ART. 1

Il Corpo del Treno d'Armata è aumentato di quattro compagnie formate a norma dello specchio annesso al citato Decreto del 4 marzo ultimo passato.

ART. 2

Il quadro graduale degli uffiziali del Corpo del Treno d'Armata è pure aumentato di due uffiziali superiori, di cui uno sarà del grado di Colonnello o Luogotenente Colonnello, e sarà Comandante in 2° del Corpo medesimo.

Il Nostro Ministro della guerra summentovato è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, che sarà registrato alla Corte dei Conti Da Torino, addì 9 aprile 1860

VITTORIO EMANUELE

M.Fanti. ^{CXXI}

Per far aderire nella maniera migliore il servizio dei trasporti alle necessità dei Corpi d'Armata, specie in vista della ormai certa campagna di guerra nell'Italia Centrale contro i Pontifici e i Napoletani, in agosto si provvide a distaccare presso i Comandi del I, II, III e IV Corpo i maggiori del Treno, ognuno dei quali *"rimanendo agli ordini immediati del comandante lo stesso Corpo d'Armata, avrà la superiore direzione di tutti i distaccamenti che fanno servizio presso lo stesso Gran Comando, o presso i quartieri generali delle Divisioni attive di esso.*

2° Tutto quanto riflette la disciplina interna, istruzione, tenuta, buon governo dei cavalli e muli, materiali e l'amministrazione dei distaccamenti del treno addetti al Gran Comando, sarà a lui affidato sotto la dipendenza del Comandante del Corpo," ^{CXXII} col quale il maggiore avrebbe dovuto tenersi sempre in corrispondenza, mentre sotto il profilo operativo sarebbero dipesi dai Comandanti di Corpo d'Armata.

Nel frattempo era cominciata la preparazione della campagna. Le truppe, divise in due corpi d'armata - il IV, comandato da Cialdini, accantonato sulla costa adriatica e composto da tre divisioni, e il V, agli ordini di Morozzo della Rocca, schierato in provincia di Arezzo, a ridosso del confine umbro, articolato invece su due sole - erano in attesa di varcare il confine e, anche se a un apparato organicamente imponente corrispondevano in realtà solo 30.000 uomini, poiché la maggior parte dei reggimenti era

ridotta, invece dei quattro regolamentari, a due o tre battaglioni, che per di più avevano solo la normale forza di pace di 600 effettivi l'uno, il Treno era di nuovo insufficiente. Così, il 6 settembre del 1860, di nuovo si decretò:

“Vittorio Emanuele II, Re di Sardegna ecc. ecc.

*Visto il R. Decreto in data 4 marzo e 9 aprile corrente anno;
Sulla proposizione del Nostro Ministro segretario di Stato per gli affari della guerra,
Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:*

ART. 1

Il Corpo del Treno d'Armata conterà di uno stato maggiore e di 20 compagnie attive e di due compagnie di Deposito.

ART. 2

La composizione e la forza dello stato maggiore e delle compagnie suddette sarà tale che appare dall'annesso Specchio, d'ordine Nostro firmato dal Ministro della guerra.

ART. 3

Quando lo giudichi necessario pei bisogni dell'Armata, il Ministro della guerra è autorizzato ad aumentare il numero delle compagnie

ART. 4

Al colonnello o tenente colonnello Comandante in 2° sarà specialmente affidata l'amministrazione del Corpo, ed eserciterà perciò le funzioni di Relatore del Consiglio, oltre a quelle attribuzioni che gli potranno essere affidate dal Comando superiore nei limiti dei regolamenti.

ART. 5

I maggiori saranno ripartiti a seconda dei bisogni nei grandi centri dell'armata attiva, ed eserciteranno sotto la dipendenza del Comando superiore del Corpo e dei Comandi generali a cui sono addetti la superiore direzione di tutte le compagnie e distaccamenti che fanno servizio sotto il Comando stesso.

Il predetto Nostro Ministro segretario di Stato per gli affari della guerra resta incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, che sarà registrato alla Corte dei Conti

Da Torino, addì 6 settembre 1860

VITTORIO EMANUELE

M.Fanti.” CXXIII

Con questo decreto, il Corpo saliva a 10.560 cavalli e 7.255 uomini, cioè 178 ufficiali e 7.077 sottufficiali, graduati e truppa: l'equivalente di una Divisione di Fanteria, che restavano però al comando di un normale colonnello. Lo Stato Maggiore passava da 54 a 62 uomini: 26 ufficiali e 36 fra sottufficiali, graduati e truppa. Le variazioni fra gli ufficiali consistevano nel fatto che il Colonnello o Tenente Colonnello era adesso comandante in 2°; erano divenuti cinque i Maggiori e passati da sei a otto gli ufficiali "a disposizione"; tutto il resto rimaneva come prima. I sottufficiali registravano quattro Furieri e un Sergente d'amministrazione in più – rispettivamente da uno a cinque e da quattro a cinque – e infine aumentavano da sei a otto i Caporali d'amministrazione, lasciando il resto invariato.

Le compagnie attive scendevano tutte da otto a sette ufficiali perdendo un Veterinario in 2ª, ma restavano a 320 tra sottufficiali, graduati e truppa, con la medesima ripartizione di prima. Le due Compagnie di Deposito conservavano la forza precedentemente prevista di sei ufficiali e 320 uomini.

Lo Stato Maggiore continuava ad esser privo di cavalli, le Compagnie mantenevano la precedente dotazione di 40 da sella e 440 da tiro e le Disposizioni generali in coda al Decreto ripetevano le stesse cose già dette in marzo. ^{CXXIV}

Con questo organico il Treno d'Armata affrontò la campagna del 1860-61 contro i Pontifici, sconfitti a Castelfidardo ed Ancona, e i Napoletani, battuti al Macerone e Mola di Gaeta, assediati e infine costretti alla resa a Civitella del Tronto, Messina, Capua e Gaeta.

Nel frattempo, il Regno delle due Sicilie era caduto da sé, o quasi, nelle mani di Garibaldi, il cui esercito, prima I Mille, poi Esercito Meridionale, per quanto ridotto logisticamente all'osso, aveva un treno e se n'era servito assai bene.

Sbarcato in maggio in Sicilia, Garibaldi aveva con sé poco o nulla: il necessario per trasportare tre cannoni, le relative munizioni, qualche bagaglio e basta. Aveva poco sia per mancanza di fondi e di armi, sia perché, come scrisse nelle sue memorie, aveva imparato a combattere in America Latina, dove le salmerie non si usavano e dove anzi avrebbero rallentato i movimenti degli eserciti.

Quando però si avvicinò a Palermo, Garibaldi aveva un minimo apparato logistico. Indietro, a Carini, aveva lasciato Pietro Tondù, *"incaricato per il rifornimento delle vettovaglie e della polvere"*, con sé aveva un po' di carriaggi: un misto di carrozze, carri, barocchi e carretti campagnoli, sui quali portava i bagagli e i cannoni. Se ne servì egregiamente per sviare le truppe napoletane che lo inseguivano. Il 24 maggio chiamò Vincenzo Orsini, comandante dell'artiglieria e gli chiese *"un gran sacrificio, ed è che solo con l'artiglieria e tutti i carri della spedizione, prendiate la via di Corleone, in guisa che il nemico, ingannato, vi segua credendo di dare la caccia alla colonna."* ^{CXXV} Lo stratagemma funzionò. Mai pensando che un

esercito si potesse privare delle salmerie, i Napoletani andarono dietro al convoglio, che aveva l'ordine di aggirarsi intorno a Palermo, e lasciarono aperta la strada della capitale a Garibaldi, che vi entrò il 27 maggio.

Man mano che le operazioni procedevano, aumentavano gli uomini e con essi le necessità d'approvvigionamento. Da Genova continuavano ad arrivare volontari, accrescendo i Mille fino agli oltre 20.000 che l'Esercito Meridionale avrebbe schierato in ottobre sul Volturno, e con essi aumentavano i problemi logistici. Già a fine maggio Garibaldi aveva bisogno di pallottole e chiedeva 10.000 fucili, 10.000 paia di scarpe, altrettante maglie e poi calzoni, cappotti e tutto il necessario a vestire ed armare i volontari che gli si univano. Bertani, Medici e Cosenz, che erano rimasti a Genova, ricevevano le richieste e cercavano di provvedere, impiegando i fondi reperiti tramite la Società Nazionale, il prestito per un milione di fucili e dati dagli entusiasti sostenitori dell'impresa. A metà giugno i Garibaldini erano circa 6.000; un mese dopo, davanti a Milazzo, circa 8.000. a quel punto Garibaldi istituì l'Esercito Meridionale, su 4 Divisioni di fanteria, una Brigata d'Artiglieria e una di Cavalleria

Il grosso dei rifornimenti arrivava via mare, grazie alle navi noleggiate o comprate. Le truppe di solito si trovavano in luoghi che all'inizio dell'impresa erano abbastanza facili da raggiungere; ma in seguito, quando si inoltrarono in Calabria, le difficoltà dei rifornimenti si fecero sentire e, risalendo verso Napoli, l'Esercito Meridionale fu scisso: una parte si avvicinò alla Campania per mare, l'altra affrontò una marcia di circa 450 chilometri con pochi viveri al seguito, pochissime possibilità d'essere rifornita ed un servizio sanitario insufficiente, cosicché si ebbero parecchi morti per malattie o per le conseguenze delle ferite.

Poi ci fu la battaglia del Volturno, zona in cui Garibaldi aveva schierato i suoi lungo un semicerchio, così da poter muovere le forze per linee interne lungo l'arco di corda, e avendo alle spalle la ferrovia per Napoli, da cui poteva ricevere tutto il necessario. Dopo la vittoria del Volturno arrivò l'Esercito di Vittorio Emanuele, le operazioni passarono ai regolari e i Garibaldini in parte andarono a casa, in parte ottennero l'immissione nell'Esercito del Re.

L'ultimo atto si ebbe agli assedi di Capua, Gaeta, Civitella del Tronto e Messina ma, per quanto riguardava il Treno, l'ultimo atto prima della proclamazione del Regno d'Italia fu l'ennesimo riordinamento.

Di fronte alle esigenze della campagna nel Sud, il 24 gennaio 1861 fu pubblicato il seguente Regio Decreto:

“Vittorio Emanuele II, Re di Sardegna ecc. ecc.

*Visti i R.R. Decreti in data 4 marzo, 9 aprile e 6 settembre 1860;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari
della guerra,
Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:*

ART. 1

Il Corpo del Treno d'Armata viene scompartito in tre Reggimenti che prenderanno i N. 1°, 2° e 3° ed avranno sede rispettivamente:

Il 1° a Torino – Il 2° a Bologna – Il 3° a Napoli.

ART. 2

Ogni Reggimento conterà di uno stato maggiore, di 8 compagnie attive e di una di deposito.

ART. 3

La composizione e la forza dello stato maggiore e delle compagnie suddette sarà conforme in tutto all'annesso specchio, firmato d'ordine Nostro dal Ministro della guerra.

ART. 4

Quando le esigenze del servizio siano per renderlo necessario, il Ministro della guerra rimane autorizzato ad aumentare il numero delle compagnie fissato per ogni Reggimento.

ART. 5

Uno dei tre Maggiori assegnati ad ogni Reggimento sarà specialmente incaricato dell'amministrazione del Corpo e disimpegnerà le funzioni di Relatore e quelle altre incumbenze che gli verranno affidate dal Comandante nei limiti dei Regolamenti.

ART. 6

I rimanenti Maggiori saranno addetti ciascuno a uno dei Gran Comandi, ed avranno, sotto la dipendenza del Comandante il rispettivo Reggimento e dei Comandi generali a cui sono addetti, la direzione di tutte le compagnie e distaccamenti che trovansi addetti al Comando istesso.

ART. 7

Speciali istruzioni del Nostro Ministro della guerra stabiliranno le norme da eseguirsi per lo scompartimento del Corpo del Treno d'Armata in tre Reggimenti.

Il predetto Nostro Ministro segretario di Stato per gli affari della guerra è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, che sarà registrato alla Corte dei Conti

Dat. Torino, addì 24 gennaio 1861

VITTORIO EMANUELE

M.Fanti."

Adesso lo Stato Maggiore di ogni Reggimento era composto da 40 uomini: 15 ufficiali e 25 fra sottufficiali, graduati e truppa. Erano: un Colonnello o Tenente Colonnello; tre Maggiori; un Tenente colle mansioni di Aiutante Maggiore in 1^a, un Sottotenente Aiutante Maggiore in 2^a; un Capitano, o un ufficiale subalterno, Direttore dei Conti; quattro ufficiali di grado non specificato, ma evidentemente subalterni, preposti rispettivamente all'amministrazione, alla massa, alla matricola e al carreggio; un altro subalterno "a disposizione"; un Medico di Reggimento, uno di Battaglione e un Veterinario in 1^a. I sottufficiali dello Stato Maggiore erano: un Furiere Maggiore, due d'amministrazione, quattro Sergenti d'amministrazione, un Sergente trombettiere, un Sergente guarda-carreggio, un Capo sarto, un Capo calzolaio, un Capo morsaro, un Capo sellaio, un Capo carradore, un Caporalmaggiore, quattro Caporali furieri d'amministrazione, un Caporale trombettiere, un Caporale carradore, quattro Carradori e un Vivadiere.

La compagnie attive conservavano tutte i loro otto ufficiali, con la medesima ripartizione di prima, e salivano a 336 tra sottufficiali, graduati e truppa, cioè: un furiere, 14 Sergenti, un Caporale furiere, 23 Caporali, due Trombettieri di 1^a classe e due di 2^a, quattro sellai, altrettanti maniscalchi, due Carradori, 20 soldati di 1^a classe e 257 di 2^a. La Compagnia di Deposito scendeva a cinque ufficiali – un Capitano, due Tenenti e due Sottotenenti – ma saliva a 330 tra sottufficiali, graduati e truppa, come le altre.

Lo Stato Maggiore era ancora privo di cavalli, le Compagnie, tutte, salivano ognuna a 50 da sella, dieci più di prima, ma scendevano da 440 a 370 animali da tiro, che, come in precedenza, potevano essere anche muli. In totale un Reggimento allineava 3.080 uomini - 84 ufficiali e 2.996 fra sottufficiali, graduati e truppa - con 3.780 quadrupedi fra cavalli e muli, mentre tutto il Corpo sommava a 9.240 uomini - 252 ufficiali e 8.988 fra sottufficiali, graduati e truppa - con 11.340 quadrupedi fra cavalli e muli. ^{CXXVI}

Le Disposizioni Generali erano la solita ripetizione delle solite cose, con le solite parole. Restava in sospeso la questione del vertice del Corpo e di come si sarebbero dovuti eseguire gli spostamenti di uomini, quadrupedi e materiali per costituire i Reggimenti. Poi, poco più di tre settimane dopo, il 18 febbraio 1861, mentre ancora resistevano le piazzeforti borboniche di Civitella del Tronto e Messina, il Parlamento di Torino si riunì come Parlamento del Regno d'Italia, proclamandone Vittorio Emanuele II re per grazia di Dio e volontà della Nazione; e il problema del Treno non fu più dell'Armata Sarda ma dell'Esercito Italiano. ⁷²

⁷² Un sentito ringraziamento va a Flavio Carbone per il disinteressato aiuto nelle ricerche svolte.

BIBLIOGRAFIA

Generalità e fino al XVII secolo

- ARGIOLAS, Tommaso, *Armi ed eserciti del Rinascimento italiano*, Roma, Newton Compton, 1991.
- BARILE, Loreto, *Dal Corpo Automobilistico all'Arma dei Trasporti e Materiali: storia (brevisima) di una incessante evoluzione*, su "UNUCI", n. 5/6, maggio/giugno 2002.
- BARONE, Enrico, *I grandi capitani dell'età moderna*, Roma, USSME 1982.
- BÉRENGER, Jean, (a cura di), *La révolution militaire en Europe (XV – XVIII siècles)*, Paris, Economica, 1997.
- BÉRENGER, Jean, *Existe-t-il une révolution militaire à l'époque moderne ?*, in *La révolution militaire en Europe (XV – XVIII siècles)*, Paris, Economica, 1997.
- BERGADANI, Roberto, *Carlo Emanuele I*, Torino, Paravia, 1932.
- BOSCARELLI, Marco, *Appunti sulle istituzioni e le campagne militari dei ducati di Parma e di Piacenza in epoca farnesiana*, in BILOTTO, Antonella – DEL NEGRO, Piero – MOZZARELLI, Cesare, *I Farnese: corti, guerra e nobiltà in antico regime*, Roma, Bulzoni, 1997.
- BOTTA, Carlo, *Storia d'Italia continuata da quella del Guicciardini sino al 1789*, 10 voll., Parigi, Baudry, 1832.
- BOVIO, Oreste, *Le bandiere dell'esercito*, Roma, USSME, 1981.
- CANOSA, Romano, *Storia del Mediterraneo nel Seicento*, Roma, Sapere, 1997.
- CARUTTI, Domenico, *Storia del regno di Vittorio Amedeo II*, Firenze, Le Monnier, 1863.
- CERVONE, Antonio, *Il Servizio Automobilistico dell'Esercito*, su "Quadrante", n. 6/7, aprile 1980.
- CHAGNIOT, Jean, *Critique du concept de révolution militaire in La révolution militaire en Europe (XV – XVIII siècles)*, Paris, Economica, 1997.
- CONIGLIO, Giuseppe, *I Vicerè spagnoli di Napoli*, Napoli, Fiorentino, 1967.
- Corpo Automobilistico - Trasporti e Materiali dell'Esercito*, Roma, TraMat Esercito, 1992.
- Corpo Automobilistico*, Supplemento a "Rivista Italiana Difesa", anno XII, maggio 1994.
- DONATI, Carlo, (a cura di), *Eserciti e carriere nell'Italia moderna*, Milano, Unicopli, 1998.
- DUBOIN, C., *Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli stati Sardi sino all'8 dicembre 1798*, 23 voll., Torino, 1816 - 1869.
- GASPARDONE, Carlo, *Gli antenati dei Genieri e Trasmettitori*, su "ANGET", n. 7, ott. 1991.
- GIACOMONE PIANA, Paolo – DELLE PIANE, Riccardo, *Militarium – fonti archivistiche e bibliografia per la storia militare della Repubblica di Genova (1528-1797), della Repubblica Ligure (1797-1805) e della Liguria napoleonica (1805-1814)*, Genova, Brigati, 2004.
- GIANNONE, Pietro, *Storia civile del Regno di Napoli*, 5 Voll., Milano, Borroni e Scotti, 1844.
- GIARELLI Francesco, *Storia di Piacenza, dalle origini ai nostri giorni*, Piacenza, Analisi, 1989.
- GIGLIO, Vittorio, *Milizie ed eserciti d'Italia*, Milano, Ceschina, 1927.
- HALE, John, *L'organizzazione militare di Venezia nel '500*, Roma, Jouvence, 1990.
- HOWARD, Michael, *La guerra e le armi nella storia d'Europa*, Bari, Laterza, 1978.
- Il Corpo Automobilistico dell'Esercito*, Roma, Rivista Militare, 1980.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. – Rivista Militare, 1991.
- KENNEDY, Paul, *The rise and fall of the great powers – economic change and military conflict from 1500 to 2000*, New York, Random House, 1988.
- Leggi e provvisioni del Piemonte sino ai giorni nostri*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- LYNN, John A. (a cura di), *Feeding Mars – Logistics in Western Warfare from the Middle Age to the Present*, Boulder, Westview Press, 1993.
- LYNN, John A., *Foods, Funds and Fortresses: resource, mobilization and positional warfare in the campaigns of Louis XIV*, in Lynn, John A. (a cura di), *Feeding Mars – Logistics in Western Warfare from the Middle Age to the Present*, Boulder, Westview Press, 1993.
- LYNN, John A., *The history of Logistics and Supplying War*, in Lynn, John A. (a cura di), *Feeding Mars – Logistics in Western Warfare from the Middle Age to the Present*, Boulder, Westview Press, 1993.
- MACHIAVELLI, Niccolò, *I sette libri dell'arte della guerra*, in *Opere complete*, 1° vol., Milano, Editore Ernesto Oliva, 1850.

- MARAVIGNA, Pietro, *Storia dell'arte militare moderna*, 3 voll., Roma, USSME, 1982.
- MONTANARI, Daniele, *Le armi della Repubblica. Le fabbriche militari bresciane dalla Serenissima all'Italia napoleonica*, in MONTANARI, D. – ONGER, S. – PEGRARI, M., 1797, *il punto di svolta: Brescia e la Lombardia veneta*, Brescia, Morcelliana, 1999.
- MONTÙ, Cesare Maria, *Storia dell'Artiglieria Italiana*, 7 voll., Roma, Tipografia di Artiglieria e Genio, 1934.
- MURATORI, Lodovico Antonio, *Annali d'Italia dal principio dell'era volgare sino all'anno 1750*, 13 voll., Napoli, Lombardi, 1870.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PARKER, Geoffrey, *The grand strategy of Philip II*, New Haven, Yale University Press, 1998.
- PERNOT, Jean-François, *La trace italienne: éléments d'approche*, in *La révolution militaire en Europe (XV – XVIII siècles)*, Paris, Economica, 1997.
- PIERI, Piero, *L'evoluzione dell'arte militare nei secoli XV, XVI, XVII e la guerra del secolo XVIII*, in *Nuove questioni di storia moderna*, Milano, Marzorati, 1966.
- PINTI, Paolo, *Le armi dei Farnese*, in BILOTTI, Antonella – DEL NEGRO, Piero – MOZZARELLI, Cesare, *I Farnese: corti, guerra e nobiltà in antico regime*, Roma, Bulzoni, 1997.
- PRELLI, Alberto, *L'esercito veneto nel primo '600*, Venezia, Filippi, 1993.
- PRONTI, Stefano, *Produzione e diffusione delle armi nello stato di Piacenza in età farnesiana: indicazioni per ricerche*, in BILOTTI, Antonella – DEL NEGRO, Piero – MOZZARELLI, Cesare, *I Farnese: corti, guerra e nobiltà in antico regime*, Roma, Bulzoni, 1997.
- QUAZZA, Romolo, *La formazione progressiva dello Stato sabaudo*, Torino, SEI, 1942.
- RAPETTI, Giovanni, *L'occhio dritto della Repubblica*, Savona, Ferraris, 1998.
- RIBOT GARCIA, Luis, *Milano, piazza d'armi della monarchia spagnola*, in Donati, Carlo, (a cura di), *Eserciti e carriere nell'Italia moderna*, Milano, Unicopli, 1998.
- SELLA, D. – CAPRA, C. *Il Ducato di Milano*, Torino, UTET, 1984.
- SEVERINI, Luciano, *I 90 anni del Corpo Automobilistico*, su "Rivista Militare", anno CXXXVII, n. 6, 1993.
- SIGNOROTTO, Gianvittorio, *Milano spagnola – guerre, istituzioni, uomini di governo (1635-1660)*, Ariccia, Sansoni, 1996.
- Sistema politico universale delli Ducati di Parma e Piacenza*, in: Di Noto Sergio (a cura di), *Le istituzioni dei ducati parmensi nella prima metà del Settecento*, Parma, STEP, 1980.
- Sunto cronologico dei fatti militari succeduti nel Ducato di Savoia durante le campagne del 1600 - 1602 - 1630*, ms di anonimo in AUSSME.
- TABACCO, Giovanni, *Lo stato sabaudo nel Sacro Romano Impero*, Torino, Paravia, 1939.
- VALORI, Aldo, *Condottieri e generali italiani del Seicento*, Roma, Tosi, 1946.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

Grande Alleanza

- Breve cenno delle principali operazioni militari svoltesi nelle Valli Pellice, Chisone, Germagnasca e Dora Riparia*, ms di anonimo in AUSSME.
- Raffronto fra i prezzi delle derrate ad Aosta e a Torino - Tassa del prezzo delle Vettovaglie che si vendono nella valle d'Aosta*, del 1691, ms in AUSSME.
- Rimostranze della Città di Vercelli con sue risposte, toccante il quartier d'Inverno del 1695*, manoscritto, AST, Imprese Militari, Mazzo 8° d'addizione.
- Treno di provianda: schema cronologico dei provvedimenti presi*, Manoscritto in AUSSME, I 3, 8 Lavori svolti.
- AA.VV. *La guerra della Lega di Augusta fino alla battaglia di Orbassano*, Torino, Accademia di San Marignano, 1993.
- BARONE, Enrico, *I grandi capitani dell'età moderna*, Roma, USSME, 1982.
- BOERI, Giancarlo, *El ejército del Ducado de Milán en 1693*, su "Dragona", anno I, n.2, 1993.
- BOITA, Carlo, *Storia d'Italia continuata da quella del Guicciardini sino al 1789*, 10 voll., Parigi, Baudry, 1832.
- BOVIO, Oreste, *Bandiere e araldica militare*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea*, Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, n° 25, Roma, 1993.
- BOVIO, Oreste, *Le bandiere dell'esercito*, Roma, USSME, 1981.

- CARUTTI, Domenico, *Storia del regno di Vittorio Amedeo II*, Firenze, Le Monnier, 1863.
- DEL CARRETTO, Carlo Gerolamo, marchese di Bagnasco, *L'assedio di Mommeliano 1690-91*, Roma, Edizioni Roma, 1936.
- DUBOIN, C., *Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli stati Sardi sino all'8 dicembre 1798*, 23 voll., Torino, 1816 - 1869.
- GARIGLIO, Dario, *Le sentinelle di pietra - fortezze e cittadelle del Piemonte sabauda*, Cuneo, L'arciere, 1997.
- GIARELLI, Francesco, *Storia di Piacenza, dalle origini ai nostri giorni*, Piacenza, Analisi, 1989, rist. anast., ed. 1890.
- GIGLIO, Vittorio, *Milizie ed eserciti d'Italia*, Milano, Ceschina, 1927.
- GUERRINI, Domenico, *I Granatieri di Sardegna 1659-1900*, Roma, a cura del Comando Divisione Granatieri, 1962.
- HOWARD, Michael, *La guerra e le armi nella storia d'Europa*, Bari, Laterza, 1978.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. - Rivista Militare, 1991.
- KENNEDY, Paul, *The rise and fall of the great powers - economic change and military conflict from 1500 to 2000*, New York, Random House, 1988.
- La continuazione della guerra porta con se stessa la necessità del sostegno delle Truppe nell'Inverno*, manifesto del 21 novembre 1691 a firma Vittorio Amedeo II, Torino, per Antonio Valletta stampatore di S.A.R. e dell'Eccellentiss. Camera, 1691.
- MASSONAT, Claudio, *Ricordi storici delle Alpi Marittime*, ms. in AUSSME.
- MONTÙ, Cesare Maria, *Storia dell'Artiglieria Italiana*, 7 voll., Roma, Tipografia di Artiglieria e Genio, 1934.
- MOSCATI, Ruggero, *Direttive della politica estera sabauda da Vittorio Amedeo II a Carlo Emanuele III*, Milano, 1941.
- MURATORI, Lodovico Antonio, *Annali d'Italia dal principio dell'era volgare sino all'anno 1750*, 13 voll., Napoli, Lombardi, 1870.
- PAOLETTI, Ciro - BOERI Giancarlo, *La guerra della Grande Alleanza 1688 - 1697 e le campagne in Italia*, su "Rivista Italiana Difesa", anno XV n. 7, luglio 1997.
- PAOLETTI, Ciro - BOERI Giancarlo, *La Lega di Augusta e le operazioni in Piemonte*, su "Panoplia", n. 26, 1996.
- PAOLETTI, Ciro, *Logistica e assedi delle guerre del settecento*, su "Panoplia", n. 27 - 28, agosto - dicembre 1996.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi - cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PAOLETTI, Ciro, *Il principe Eugenio di Savoia*, Roma, USSME, 2001.
- PIERI, Piero, *L'evoluzione dell'arte militare nei secoli XV, XVI, XVII e la guerra del secolo XVIII*, in *Nuove questioni di storia moderna*, Milano, Marzorati, 1966.
- QUAZZA, Romolo, *La formazione progressiva dello Stato sabauda*, Torino, SEI, 1942.
- ROWLANDS, Guy, *Louis XIV, Vittorio Amedeo II and French Military Failure in Italy, 1689-96*, su "English Historical Review", Oxford University Press, June 2000.
- SAINT-SIMON, Louis de Rouvroy duca de, *Mémoires (Mémoires complets et authentiques du Duc de Saint Simon)*, 20 Voll, Paris, 1840.
- SCALA, Edoardo, *Intendenti, commissari ed amministratori degli eserciti sabaudi*, in *La guerra del 1866 e altri scritti*, Roma, USSME, 1981.
- SELLA, D. - CAPRA, C., *Il Ducato di Milano*, Torino, UTET, 1984.
- SELLA, Domenico, *Lo Stato di Milano in età spagnola*, Torino, UTET, 1987.
- STORRS, Christopher, *War, diplomacy and the rise of Savoy, 1690-1720*, London, Cambridge University Press, 1999.
- SYMCOX, Charles, *Vittorio Amedeo II e l'assolutismo sabauda 1675-1730*, Torino, SEI, 1989.
- TABACCO, Giovanni, *Lo stato sabauda nel Sacro Romano Impero*, Torino, Paravia, 1939.
- VIGLINO DAVICO, Micaela, (a cura di), *La piazzaforte di Verrua*, Torino, Omega Edizioni, 2001.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

Successione di Spagna

- BARONE, Enrico, *I grandi capitani dell'età moderna*, Roma, USSME, 1982.

- BOERI, Giancarlo, *La Guerra della Successione Spagnola sul teatro italiano (1701-1702)*, intervento al convegno *Fonti e fatti della Successione spagnola*, Roma, 23 novembre 2002.
- BOERI, Giancarlo, *La Guerra della Successione Spagnola sul teatro italiano – gli eserciti italiani (1703): Savoia, Spagna, Francia*, intervento al convegno *Fonti e fatti della Successione spagnola*, Roma, 18 novembre 2003.
- Breve cenno delle principali operazioni militari svoltesi nelle Valli Pellice, Chisone, Germagnasca e Dora Riparia*, ms in AUSSME, L 3 – 8.
- Breve e succinto giornale del memorabile assedio di Vercelli (1704)*, ms in AUSSME, L 3.
- CARUTTI, Domenico, *Storia del regno di Vittorio Amedeo II*, Firenze, Le Monnier, 1863.
- CODA, Costantino (a cura di), *Ragguaglio giornale dell'assedio di Torino cominciato li 13 maggio 1706 e liberazione del medesimo seguita li 7 settembre del medesimo anno*, Torino, il Punto, 1980.
- DA MOSTO, Andrea, *Milizie dello Stato Romano, 1600-1797*, in "Memorie Storiche Militari", Roma, Vol. X, 1914.
- DAUN, Philipp, Lorenz, WIERICH, conte von, *Lettere a S.A.R. Vittorio Amedeo II duca di Savoia*, appendice X a, MANNO, Antonio, (a cura di), *Relazione e documenti sull'assedio di Torino nel 1706*, estratto da "Miscellanea di Storia Italiana", Torino, Regia Deputazione di Storia Patria, Tomo XVII, 2° della serie, F.lli Bocca, 1878, pagg. 549-563.
- DUBOIN, C., *Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli stati Sardi sino all'8 dicembre 1798*, 23 voll., Torino, 1816 - 1869.
- Emanuele Filiberto*, Torino, Lattes, 1928.
- Estratto dagli Ordinati della città di Torino*, (archivio civico di Torino, Registro n.° 236, anno 1706 e 237, anno 1707), in, MANNO, Antonio, (a cura di), *Relazione e documenti sull'assedio di Torino nel 1706*, estratto da "Miscellanea di Storia Italiana", Torino, Regia Deputazione di Storia Patria, Tomo XVII, 2° della serie, F.lli Bocca, 1878, pagg. 489-499.
- FEA, Pietro, *L'assedio di Torino del 1706*, Roma, Voghera, 1905.
- GARIGLIO, Dario, *Le sentinelle di pietra – fortezze e cittadelle del Piemonte sabauda*, Cuneo, L'arciera, 1997.
- GIRELLI, Francesco, *Storia di Piacenza, dalle origini ai nostri giorni*, Piacenza, Analisi, 1989, rist. anast., ed. 1890.
- GIGLIO, Vittorio, *Milizie ed eserciti d'Italia*, Milano, Ceschina, 1927.
- GUERRINI, Domenico, *I Granatieri di Sardegna 1659-1900*, Roma, a cura del C.do Div. Granatieri, 1962.
- HAKBRETT, Karl, *Rélation du siège, défense et libération de la ville et citadelle de Turin, dressée par un officier de la garnison sur les mémoires tirés du journal du Général Daun*, in MANNO, Antonio, (a cura di), *Relazione e documenti sull'assedio di Torino nel 1706*, estratto da "Miscellanea di Storia Italiana", Torino, Regia Deputazione di Storia Patria, Tomo XVII, 2° della serie, F.lli Bocca, 1878, pag. 386-475.
- HOWARD, Michael, *La guerra e le armi nella storia d'Europa*, Bari, Laterza, 1978.
- ILARI, Virgilio - BOERI, Giancarlo - PAOLETTI, Ciro, *Tra i Borboni e gli Asburgo: le armate terrestri e navali italiane nelle guerre del primo Settecento (1701-1732)*, Ancona, Nuove Ricerche, 1996.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. - Riv.Mil., 1991.
- KENNEDY, Paul, *The rise and fall of the great powers – economic change and military conflict from 1500 to 2000*, New York, Random House, 1988.
- LONGHENA, Mario, *Il conte L.F. Marsili: un uomo d'arme e di scienza*, Milano, Alpes, 1930.
- MANNO, Antonio, (a cura di), *Relazione e documenti sull'assedio di Torino nel 1706*, estratto da "Miscellanea di Storia Italiana", Torino, Regia Deputazione di Storia Patria, Tomo XVII, 2° della serie, F.lli Bocca, 1878.
- MANNO, Antonio, *Bombardamento di Torino*, appendice V a, MANNO, Antonio, (a cura di), *Relazione e documenti sull'assedio di Torino nel 1706*, estratto da "Miscellanea di Storia Italiana", Torino, Regia Deputazione di Storia Patria, Tomo XVII, 2° della serie, F.lli Bocca, 1878, pagg. 509-518.
- MONTESQUIEU, Charles Louis de SECONDAT baron de, *Viaggio in Italia*, Bari, Laterza, 1971.
- MONTÙ, Cesare Maria, *Storia dell'Artiglieria Italiana*, 7 voll., Roma, Tipografia di Artiglieria e Genio, 1934.

- MOSCATI, Ruggero, *Direttive della politica estera sabauda da Vittorio Amedeo II a Carlo Emanuele III*, Milano, 1941.
- MURATORI, Lodovico Antonio, *Annali d'Italia dal principio dell'era volgare sino all'anno 1750*, 13 voll., Napoli, Lombardi, 1870.
- Paghe e spettanze di pace e di guerra*, del 1701 - 1713, copia manoscritta in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- PAOLETTI, Ciro - BOERI, Giancarlo, *La guerra per la Successione di Spagna 1701 - 1713*, su "Rivista Italiana Difesa", anno XV, n. 5, maggio 1997.
- PAOLETTI, Ciro - BOERI, Giancarlo, *La guerra per la Successione di Spagna, 1701 - 1713*, su "Panoplia", n. 27 - 28, agosto - dicembre 1996.
- PAOLETTI, Ciro, *Errori d'impostazione storiografica e nuova valutazione dell'assedio di Tolone e della campagna sabauda in Provenza del 1707*, su "Studi storico-militari 2001", Roma, USSME, 2004.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi - cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PAOLETTI, Ciro, *Il principe Eugenio di Savoia*, Roma, USSME, 2001.
- PAOLETTI, Ciro, *Logistica e assedi delle guerre del settecento*, su "Panoplia", n. 27 - 28, agosto - dicembre 1996.
- Parallele de la paye en temps de paix et de guerre*, ms AUSSME, ex AST, Uff. soldo 1701-1713.
- PERINI, Sergio, *La difesa militare della Terraferma veneta nel Settecento*, Sottomarina, Libreria Editrice "Il Leggio", 1998.
- PIERI, Piero, *L'evoluzione dell'arte militare nei secoli XV, XVI, XVII e la guerra del secolo XVIII*, in "Nuove questioni di storia moderna", Milano, Marzorati, 1966.
- POGNIS, Emilio, *Vittorio Amedeo II e la campagna del 1708 per la conquista del confine alpino*, Roma, Roma, 1936.
- Regolamento delle piazze di Quartiere d'inverno, di quali gioiscono gli Uffiziali di fanteria regolati a ss 10 caduna ed a R 1 di fieno caduna il giorno, come anche del contante che godono li Bass'Uffiziali e soldati come infra*, in vigore dal 12 dicembre 1701 almeno al 1748, ms in AUSSME.
- Regolamento stabilito da S.A.R. per le tappe*, del 3 agosto 1700, in *Istruzioni ai Commissari di guerra del 9 febbraio 1751*, rip. in DUBOIN, *Raccolta...*, vol XXIX, pag. 969.
- SCALA, Edoardo, *Intendenti, commissari ed amministratori degli eserciti sabaudi*, in *La guerra del 1866 e altri scritti*, Roma, USSME, 1981.
- Sunto cronologico dei fatti militari succeduti nel Ducato di Savoia durante le campagne del 1703 e 1705*, ms AUSSME.
- VERANI, magg., *Ponti gettati sui fiumi dell'alta Italia nella guerra della successione spagnola (1701-1713)*, ms, AUSSME.
- VIGLINO DAVICO, Micaela, (a cura di), *La piazzaforte di Verrua*, Torino, Omega Edizioni, 2001.
- ZANNONI, Mario - FIORENTINO, Massimo, *L'esercito farnesiano dal 1694 al 1731*, Parma, Palatina, 1981.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

Seconda Guerra di Morea

- CONCINA, Ennio, *Le trionfanti armate venete*, Venezia, Filippi, 1972.
- GIGLIO, Vittorio, *Milizie ed eserciti d'Italia*, Milano, Ceschina, 1927.
- ILARI, Virgilio - BOERI, Giancarlo - PAOLETTI, Ciro, *Tra i Borboni e gli Asburgo: le armate terrestri e navali italiane nelle guerre del primo Settecento (1701-1732)*, Ancona, Nuove Ricerche, 1996.
- PAOLETTI, Ciro, *Logistica e assedi delle guerre del settecento*, su "Panoplia", n. 27 - 28, agosto - dicembre 1996.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi - cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PERINI, Sergio, *La difesa militare della Terraferma veneta nel Settecento*, Sottomarina, Libreria Editrice "Il Leggio", 1998.

- PIERI, Piero, *L'evoluzione dell'arte militare nei secoli XV, XVI, XVII e la guerra del secolo XVIII*, in *Nuove questioni di storia moderna*, Milano, Marzorati, 1966.
- ZANNONI, Mario – FIORENTINO, Massimo, *L'esercito farnesiano dal 1694 al 1731*, Palatina, Parma, 1981.

Successione polacca

- AA.VV. *La battaglia di Guastalla - mostra storico-documentaria*, Guastalla, 1984.
- ALBERTI, Adriano, *Caratteristiche delle guerre del XVIII secolo*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1732-33*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1735.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1734*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1735.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1735*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1736.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1736*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1737.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1737*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1738.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1738*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1739.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1739*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1740.
- DUBOIN, C., *Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli stati Sardi sino all'8 dicembre 1798*, 23 voll., Torino, 1816 - 1869.
- DUFFY, Christopher, *The military experience in the age of reason*, Ware, Wordsworth, 1998.
- Etat des malades des hopitaux de Cremona et de Codogno fait à Cremona le 2 Octobre du 1735*, copia ms in AUSSME.
- GOLDONI, Carlo, *Memorie*, Torino, Einaudi, 1967.
- GUERRINI, Domenico, *I Granatieri di Sardegna 1659-1900*, Roma, a cura del C.do Div. Granatieri, 1962.
- HOHENZOLLER, Federico II di, re di Prussia, *On the art of war*, New York, The Free Press, 1966.
- ILARI, Virgilio - BOERI, Giancarlo - PAOLETTI, Ciro, *La corona di Lombardia: guerre ed eserciti nell'Italia del medio Settecento (1733 - 1763)*, Ancona, Nuove Ricerche, 1997.
- Istruzioni al Contadore Generale circa il modo di regolarsi pendente la campagna, del 1733*, copia ms in AUSSME.
- KENNEDY, Paul, *The rise and fall of the great powers - economic change and military conflict from 1500 to 2000*, New York, Random House, 1988.
- Liste de pertes souffertes par les deux parties (Imperiaux et Français) à la bataille de Parme 19 septembre 1734*, copia AUSSME, Fondo Antico.
- LOGEROT, Ferdinando, *Memorie storiche del Regno delle Due Sicilie*, Soc. Napoletana di Storia Patria, Ms. XXVI-C-6.
- LORIGA, Sabina, *Soldati: l'istituzione militare nel Piemonte del Settecento*, Venezia, Marsilio, 1992.
- MARTINI, Georg Cristoph, *Viaggio in Toscana*, Modena, Artioli, 1969.
- MARTINI, Raffaele, *La Sicilia sotto gli Austriaci (1719-1734)*, Palermo, Reber, 1907.
- MOSCATI, Ruggero, *Direttive della politica estera sabauda da Vittorio Amedeo II a Carlo Emanuele III*, Milano, 1941.
- Notice sur la bataille de Guastalle entre les Armées Alliées et Imperiales du 19 septembre 1734*, copia AUSSME, Fondo Antico.
- Parallelo della forza di Reggimenti d'Ordinanza dopo la riduzione seguita nel 1736 a quella che si propone di fare nel 1748 con la dimostrazione del piede in cui erano nel corso di questa guerra*, ms in AUSSME.
- Regio Viglietto portante nuovo regolamento sopra lo stato, le incumbenze e gli stipendi dei commissari ed uffiziali dell'uffizio generale del soldo*, del 31 ottobre 1736, rip. in DUBOIN, "Raccolta....", vol. XXIX, pag. 370.
- Regolamento delle piazze di Quartiere d'inverno, di quali gioiscono gli Uffiziali di fanteria regolati a ss 10 caduna ed a R 1 di fieno caduna il giorno, come anche del contante che godono li Bass'Uffiziali e soldati come infra*, in vigore dal 12 dicembre 1701 almeno al 1748, ms in AUSSME.
- Regolamento per l'Uffizio generale del soldo*, del 28 giugno 1730, rip. in Duboin, "Raccolta....", vol. X, pag. 650.
- Regolamento stabilito da S.A.R. per le tappe*, del 3 agosto 1700, in *Istruzioni ai Commissari di guerra* del 9 febbraio 1751, rip. in DUBOIN, "Raccolta....", vol. XXIX, pag. 969.

- RICCIOLI, Jean Louis, *Le problème du passage des cours d'eau au XVIII siècle*, in *La révolution militaire en Europe XV–XVIII siècles*, Paris, Economica, 1997.
- RICCIOLI, Jean Louis, *Le problème des matériels de franchissement à l'armée d'Italie (Italie du Nord 1733 – 1738)*, in «Histoire et Défense», 34 II/97.
- SCHIPA, Michelangelo, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*, Napoli, Dante Alighieri, 1923.
- Stendardi vecchi e nuovi uniformi di infanteria di S.S.R.M. il Re di Sardegna*, Roma, Rivista Militare, 1990.
- Treno di provianda: schema cronologico dei provvedimenti presi*, Manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

Successione Austriaca

- ALBERTI, Adriano, *Caratteristiche delle guerre del XVIII secolo*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- AMORETTI, G., – ROGGERO, M. F. – VIGLINO DAVICO, M., *I trinceramenti dell'Assietta 1747-1997*, Torino, Omega Edizioni, 1998.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1740*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1741.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1741*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1742.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1742*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1743.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1743*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1744.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1744*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1745.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1745*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1746.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1746*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1747.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1747*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1748.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1748*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1749.
- ANONIMO, *La storia dell'anno 1749*, Amsterdam, ma Venezia, Pitteri, 1750.
- ANONIMO, *Lettera da Bologna del 13 febbraio 1743, inerente la battaglia di Campo Santo*, AUSSME, ex AST, Sez. I, Materie Militari, Imprese, Mazzo 12.
- ANSALDO, Giovanni, *L'ultimo Doge*, su «Storia Illustrata», anno II, n. 3, marzo 1958.
- Appuntamenti per la sussistenza dell'armata I. R. che deve marciare in Piemonte, presi dal commissariato di S.M.I.R. con S. E. il sig. Conte Bogino*, AST, Materie Politiche, Negoziamenti in Austria.
- Bilancio generale del 1746*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- Bilancio spese generali di campagna del 17 marzo 1742*, in Duboin, «Raccolta....», vol. XXIX, pag. 389.
- BONAMICI, Castruccio, *De Bello Italico*, Augusta Vindelicorum (Augusta), 1764.
- BONAMICI, Castruccio, *De rebus ad Velitras gestis*, Augusta Vindelicorum (Augusta), 1764.
- BORSARELLI, R.M. – CORBELL, A., (a cura di), *Carlo Emanuele III nella Guerra di Successione austriaca (1742-1743)*, Roma, Ed. Roma, 1936.
- BOURCET, Pierre, *Relations des batailles, combats, affaires, passages etc. qui ont eu lieu en Piémont et en Italie pendant la guerre de Succession d'Autriche de 1743 à 1748*, ms in AUSSME.
- Campagna del 1745 - 46 - Battaglia di Bassignana (26 Settembre)*, Manoscritto in AUSSME.
- Campagne de 1747*, manoscritto originale in AUSSME, L 3, 11, Lavori svolti - Piemonte, *Capitolazione fatta con il capitano Luigi Marzorati et il signor Gierolamo e fratelli De Vecchi e Ambrogio Monti e Giu. Maria Piacentino per 300 cavalli per l'artiglieria di S.M. il Re di Sardegna*, del 18 Dicembre 1742, in, DUBOIN, «Raccolta....», vol. XXIX, pag. 1088.
- Capitolazione fatta in nome di S.M. col cantone di Lucerna per la leva di due battaglioni svizzeri*, (Reggimento Keller), del 24 febbraio 1742, rip. in, DUBOIN, «Raccolta....», vol. XXVIII, pag. 1241.
- CASANOVA, Giorgio, *La Val Bormida e la Guerra di successione austriaca*, in *Miscellanea Duemila*, Millesimo, Comunità Montana «Alta Val Bormida», 2000.
- CASANOVA, Giorgio, *Zuccarello e la Guerra di Successione Austriaca – il marchese Filippo del Carretto e l'assedio di Zuccarello*, Albenga, Edizioni del Delfino Moro, 2001.
- CHIABÒ, Lodovico, *Memorie relative alla guerra del 1742 ricavate dai registri della*

- Segreteria di Guerra da me Avv.º Ludovico Policarpo Chiabò nei ritagli di tempo che ebbi in qualche anno pendente il mio servizio in essa segreteria da Agosto 1774 alla metà di Dicembre 1795*, Torino, Biblioteca Reale, Manoscritto n. 93-8.
- CHOMON RUIZ, Piero, *Battaglie in Val Varaita 1744*, su "Armi Antiche", 1969.
- CHOMON RUIZ, Piero, *Battaglie in Val Varaita*, su "Armi Antiche", 1968.
- Contratto colla Munizione generale del pane del 20 marzo 1747*, in AST, Ufficio generale del soldo, Contratti, anno 1747.
- Convention provisionnelle pour le service melle des generaux du Roi de Sardaigne, et de ceux de la Reine de Hongrie faite le 23 juin 1742 au camp de Collegara devant Modene*, AUSSME, ex AST, Sez. I, Materie Militari, Imprese, Mazzo 12.
- Costi del Treno d'Artiglieria secondo il bilancio del 1747*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- D'AGLIANO, *Memorie Storiche*, s.i.
- DABORMIDA, Vittorio, *La battaglia dell'Assietta*, estratto dall'opera omonima, Roma, AUSSME.
- DATTA, Col. (a cura di) *Relazione della Campagna dell'anno 1744 fatta da S.M. a dai suoi Generali con dei corpi staccati*, 2 Voll., ms in AUSSME.
- Determinazioni di S.M. per procurare l'abbondanza di viveri all'Armata*, del 7 giugno 1746, copia ms AUSSME.
- DUFFY, Christopher, *The military experience in the age of reason*, Ware, Wordsworth, 1998.
- Etat gèneral des troupes du Roi de Sardigne*, del 1742, copia dattiloscritta in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- Exposicion de las causas que concurrieron, a que las armas del Rey de Lombardia, en el año 1742, basta 8 de septiembre del mismo, no biciesen los progresos que se esperaban*, Madrid, 1742, s. i., copia dattiloscritta in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- Extrait des papiers trouvés sur M. Mrs, de Bellisle et D'Arnault tues à l'attaque de la position de l'Assiette le 19 juillet 1747*, ms in AUSSME.
- Fuerza del Exército del Rey N.ro S. en Italia*, (almeno 1743 e non oltre il 1746), manoscritto, in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- GALLANI, Celestino, *Diario della guerra di Velletri*, in "Archivio Storico per le Provincie Napoletane", Napoli, 1907.
- GALLEANI D'AGLIANO, Gaspare, *Guerra del Piemonte dal 1741 al 1747*, a cura di L. CIBRARIO, Torino, Stamperia Reale, 1840.
- GOZZI, Carlo, *Memorie inutili*, 2 voll., Torino, UTET, 1923.
- HOHENZOLLER, Federico II di, re di Prussia, *On the art of war*, New York, The Free Press, 1966.
- ILARI V. - BOERI G.C. - PAOLETTI C., *La corona di Lombardia: guerre ed eserciti nell'Italia del medio Settecento (1733 - 1763)*, Ancona, Nuove Ricerche, 1997.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. - Rivista Militare, 1991.
- Istruzioni date al regio commissario nel Piacentino per la formazione dei magazzini di paglia, fieno e legna per servizio della truppa*, rip. in DUBOIN, "Raccolta...", vol. XXIX, pag. 717.
- Istruzioni date dal sopra intendente alla direzione economica del Piacentino... al regio commissario sulla provvista e formazione dei magazzini pel foraggio delle regie truppe*, rip. in DUBOIN, "Raccolta...", vol. XXIX, pag. 717.
- KENNEDY, Paul, *The rise and fall of the great powers - economic change and military conflict from 1500 to 2000*, New York, Random House, 1988.
- La battaglia dell'Assietta*, dattiloscritto originale in AUSSME, L 3, 11, Lavori svolti, Piemonte.
- LAGRANGE, Capitano, *Fatti d'arme successi nel 1743 - 44 fra le truppe Sarde e Gallo-ispagne nelle valli di Stura e Vraita*, in AUSSME, L 3, 9, Lavori svolti.
- Le operazioni del 1747*, dattiloscritto in AUSSME, L 3 - 11, Lavori svolti, Piemonte.
- Lettere di Benedetto XIV al Cardinal de Tencin*, a cura di Emilia Morelli, 3 voll., Roma, Edizioni di Storia e Lett., 1955.
- Lettere e documenti diversi relativi alla campagna del 1742 in Savoia*, copia manoscritta in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- Lettere scritte dal campo del Re di Sardegna durante la campagna dell'Emilia del 1742*, AUSSME. ex AST, Sez. I, Materie Militari, Imprese, Mazzo 12.

- Livre des drapeaux d'infanterie au service de S.M. Charles Emanuel Roi de Sardaigne*, Roma, Riv.Mil.,1990.
- LOGEROT, Ferdinando, *Memorie storiche del Regno delle Due Sicilie*, Soc. Napoletana di Storia Patria, Ms. XXVI-C-6.
- LORIGA, Sabina, *Soldati: l'istituzione militare nel Piemonte del Settecento*, Venezia, Marsilio, 1992.
- MALINES, Robert Joseph comte de BRUIN de, *Mémoires*, s.i.
- Manifiesto que ofrece la verdad, sobre las operaciones y conducta del Excelentísimo Señor Duque de Montemar, en el tiempo que estuvo a su cargo el ejército de Italia, en la campaña del año 1742*, Madrid, 1743, s.i., copia dattiloscritta in AUSSME.
- Memoria informativa lasciata l'anno 1742 in riguardo dell'anzianità degli ufficiali dal conte Taglianti*, ms in AUSSME
- Memorie di un terrazzano di Rivoli*, scritte nel 1755, Torino, Biblioteca Reale, Manoscritto 407.
- MINUTOLI, Daniele, *Rélation des Campagnes faites par S.M. et par ses Généraux avec des Corps Séparés dans les années 1742 et 1748*, 5 Voll. manoscritti e 2 atlanti topografici, Torino, Biblioteca Reale, M.S. Mil. 111.
- MOSCATI, Ruggero, *Direttive della politica estera sabauda da Vittorio Amedeo II a Carlo Emanuele III*, Milano, 1941.
- Movimenti complessivi* (delle truppe sarde dal 27 febbraio 1742 in poi), copia manoscritta in AUSSME.
- Notta delle barche, robbe et attrazzi.....*, del 17 aprile 1742, in AST, "registro Viglietti ed ordini Regi a S. E. il gran mastro d'artiglieria.
- NUVOLI, *Diario sulla guerra d'Italia dal 1741 al 1749*, Torino, Biblioteca Reale, Manoscritti, Volume 187.
- Ordine a S. E. il gran mastro d'artiglieria*, del 18 aprile 1742, in AST, "registro Viglietti ed ordini Regi a S.E. il gran mastro d'artiglieria.
- Ordine a S. E. il gran mastro d'artiglieria*, del 4 aprile 1742, in AST, "registro Viglietti ed ordini Regi a S.E. il gran mastro d'artiglieria".
- Ordine a S. E. il gran mastro d'artiglieria*, del 9 febbraio 1742, in AST, "registro Viglietti ed ordini Regi a S.E. il gran mastro d'artiglieria".
- Ordini di Sua Maestà con cui si prescrivono diversi procedimenti nelli Stati del Signor Duca di Modena in data dei 5 Luglio 1742*, in AUSSME.
- Paga di Quartieri e ristretto delle spese straordinarie di campagna per il 1742*, in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- PAOLETTI, Ciro – BOERI, Giancarlo, *L'assedio di Cuneo e la battaglia di Madonna dell'Olmo*, su "Panoplia", n. 19-20, 1994.
- PAOLETTI, Ciro, *Logistica e assedi delle guerre del settecento*, su "Panoplia", n. 27 - 28, agosto - dicembre 1996.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PAOLETTI, Ciro, *La battaglia di Casteldelfino*, su "Rivista Storica", Anno VIII, n. 7, 1995.
- PAOLETTI, Ciro, *La battaglia di Velletri del 1744*, intervento al convegno per il 250° della battaglia, Velletri, 17 novembre 1994.
- PAOLETTI, Ciro, *Le conseguenze del Trattato di Lione sull'assetto difensivo dello Stato Sabauda*, in MOLA, Aldo A. (a cura di) *il Marchesato di Saluzzo: da Stato di confine a confine di Stato a Europa*, Atti del convegno per il IV centenario del Trattato di Lione, (Saluzzo 30 novembre - 1° dicembre 2001), Foggia, Bastogi, 2003.
- Parallelo della forza di Reggimenti d'Ordinanza dopo la riduzione seguita nel 1736 a quella che si propone di fare nel 1748 con la dimostrazione del piede in cui erano nel corso di questa guerra*, ms in AUSSME.
- PASINI, abate, *Memorie storiche*, AUSSME, ex A.S. Torino, Sez. I, Storia della Real Casa, Mazzo 25, Catg. 3ª.
- Prezzo di alcune derrate in Piemonte l'anno 1748*, in DUBOIN, "Raccolta....", Vol. XXIX, pag. 787.
- Principali disposizioni riguardanti il militare e l'economico che restano a darsi per fare campeggiare 14.700 fanti e 2.340 cavalli*, Torino, Biblioteca Reale, Manoscritto 128.
- Quadro sinottico ricavato dalla "Storia" del Saluzzo*, relativo al periodo 1742 e segg., ms in AUSSME.

- Razioni per l'esercito*, del 1747, copia manoscritta in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- Regio Viglietto col quale S.M. stabilisce la forza del reggimento d'artiglieria a 1200 uomini*, 22 maggio 1745, in DUBOIN, "Raccolta" vol XXIX pag. 140.
- Regio viglietto per una nuova leva di 700 uomini da applicarsi alle compagnie di riserva de' reggimenti provinciali: Aosta, Torino, Vercelli, Asti, Mondovì, Pinerolo, Casale, esau-
ste in parte per la somministrazione da caduna d'esse fatta alli reggimenti di Savoia,
fucilieri ed artiglieria*, del 14 aprile 1746, rip. in, DUBOIN, "Raccolta....", vol. XXVIII, pag.
577.
- Règlement et ordres de S.M. concernant la discipline de ses troupes tant d'infanterie que de
cavalerie..... dans les marches, dans les camps et dans les cantonnemens de l'armée*, del
29 giugno 1743, in DUBOIN, "Raccolta....", vol. XXVIII, pag. 1624.
- Regolamenti di S.M. per le Segreterie di Stato - Della Segreteria di guerra*, del 29 gennaio
1742, in Duboin, "Raccolta....", vol. X, pag. 349.
- Regolamento che S.M. commanda debba d'or in avanti osservarsi da tutti li reggimenti di
fanteria (compreso quello di Guardia) che in quelli di cavalleria e Dragoni circa le
somme da pagarsi tanto per gli uomini volontariti di ricluta che per quelli avessero altre
volte servito nelle truppe della M.S. come pure li Soldati che a cagione de loro congedi
limitati... dovessero essere ringaggiati*, dell'11 gennaio 1738, ms in AUSSME.
- Regolamento da osservarsiove verranno alloggiati truppe di S.M. nell'entrante quartieri
d'inverno 1745 in 1746*, del 16 dicembre 1745, in DUBOIN, "Raccolta....", vol XXIX, pag.
963.
- Regolamento dato da S.M. pel governo economico delle aziende durante la campagna*, del
14 marzo 1742, rip. in DUBOIN, "Raccolta....", tomo VIII, Vol X, pag. 707.
- Regolamento dato dalla Segreteria di guerra pel nuovo treno di provianda in campagna* del
5 marzo 1745, in DUBOIN, "Raccolta....", vol XXVIII, pag. 1947.
- Regolamento delle piazze di Quartiere d'inverno, di quali gioiscono gli Uffiziali di fanteria
regolati a ss 10 caduna ed a R 1 di fieno caduna il giorno, come anche del contante
che godono li Bass'Uffiziali e soldati come infra*, in vigore dal 12 dicembre 1701 alme-
no al 1748, ms in AUSSME.
- Regolamento per l'Uffizio generale del soldo*, del 28 giugno 1730, rip. in DUBOIN,
"Raccolta....", vol. X, pag. 650.
- Regolamento per le vetture del treno dell'artiglieria in campagna*, del 12 ottobre 1744, in
DUBOIN, "Raccolta....", vol XXIX, pag. 136.
- Regolamento stabilito da S.A.R. per le tappe*, del 3 agosto 1700, in *Istruzioni ai Commissari
di guerra del 9 febbraio 1751*, rip. in DUBOIN, "Raccolta....", vol XXIX, pag. 969.
- Relation de la Campagne du 1743 à Chateau Dauphin*, Manoscritto, Torino, Biblioteca
Reale, Manoscritti Vol. 73.
- Relation des campagnes de 1742 et 1743 en Italie en Savoie et à Chateau Dauphin, faites
par les armées combinées Austro - Sardes contre les Espagnols*, Torino, Biblioteca Reale,
Manoscritto n. 56.
- Relazione dell'assedio della Città di Cuneo fatto dall'Armata Galispana comandata
dall'Infante D. Filippo, e dal Principe di Conti l'Anno 1744*, Torino, Stamperia Reale,
1745.
- Relazione di quanto si è operato dall'Uffizio della Primaria Ispezione in dipendenza del
regio editto 4 marzo 1737 e delle altre Regie Provvidenze successivamente emanate sino
all'anno 1749*, del settembre 1748, copia ms in AUSSME.
- Relazione rescritta dal Libro della Spesa del Con.º di S.M. dell'Orto scritta dal priore che
abitava in d.º Con.º in quel tempo dettatali dal Capitano Volfio Irlandese del
Reggimento d'Irlanda nell'anno 1744*. ms in Biblioteca Comunale, Velletri.
- RICCIOLI, Jean Louis, *Le problème du passage des cours d'eau au XVIII siècle*, in *La révolution
militaire en Europe (XV – XVIII siècles)*, Paris, Economica, 1997.
- Ristretto del bilancio militare per l'anno 1740*, AUSSME, ex AST, Sez. I, Mat. Militari,
Imprese, Mazzo 12.
- Ristretto del bilancio militare per l'anno 1741*, AUSSME, ex AST, Sez. I, Mat. Militari,
Imprese, Mazzo 12.
- Ristretto del bilancio militare per l'anno 1742*, AUSSME, ex AST, Sez. I, Mat. Militari,
Imprese, Mazzo 12.

- Ristretto del bilancio militare per l'anno 1743*, AUSSME, ex AST, Sez. I, Mat. Militari, Imprese, Mazzo 12.
- Sentiment et projet pour entrer dans la Savoye à fin d'en chasser les Espagnols*, AST, Materie Militari, Imprese, Mazzo 12.
- SFORZA CESARINI, Francesco, *La guerra di Velletri (1744) - note storico-militari*, Roma, Tipografia F.lli Pallotta, 1891.
- SGAVETTI, Antonio, *Cronache*, edito sotto il titolo de *La nave delle chiare*, a cura di S. Mazzali, Parma, CUSL, 1992.
- Spese dell'intendenza generale d'armata del 1742*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- Spese per li spedali reale e volante del 1742*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- Spese per li spedali reale e volante del 1747*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- Stato delle Vitture necessarie per il Treno di tre Brigate d'artiglieria una di 4 pezzi da lb. 8 e due di 5 pezzi da lb. 4*, in AST, Archivio di guerra e marina, Carte Antiche, Registro II, n. 222.
- Stato di un treno d'artiglieria di N.o 24 pezzi di campagna da libbre 4 di calibro con le munizioni, attrezzi, riserve, et attiragli necessari per li med.mi comprese le munizioni per l'infanteria*, in AST, Archivio di guerra e marina, Carte Antiche, Registro II, n. 194.
- Stato generale... per l'attiraglio dell'artiglieria da campagna completo di 20 pezzi divisa in quattro squadre (uguali)*, in AST, Archivio di guerra e marina, Carte Antiche, Registro II, n. 164.
- Tabella del nuovo piede, che deve avere il reggimento d'artiglieria*, del 23 maggio 1743, ms in AUSSME
- Tabella generale di tutte le variazioni che sono succedute nei 10 infrascritti Reggimenti Provinciali e loro compagnie di riserva dal 1° Gennaio 1742 fino al 1° Gennaio 1749*, copia manoscritta in AUSSME, L 3, 8, lavori svolti.
- Tableau de la guerre de la Pragmatique Sanction en Allemagne et en Italie, par un aide de camp général de l'Armée d'Espagne*, Berne, 1784, riassunto manoscritto in AUSSME, L 3, 8, lavori svolti.
- Tableau de la guerre de la Pragmatique Sanction: guerre des Alpes 1743*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, lavori svolti, ex Biblioteca Reale di Torino.
- TRAUN, feldmaresciallo, *Lettre à Mons. le Général Baron von Hinderer, à Turin, le 11eme février 1743*, AUSSME, ex AST, Sez. I, Materie Militari, Imprese, Mazzo 12.
- Treno di provianda per trasporto de' viveri al seguito dell'Armata in campagna diviso in 6 Brigate per ordine di S. M. 22 Xmbre 1746*, ms in AUSSME, L 3, 8, lavori svolti.
- Treno di provianda: schema cronologico dei provvedimenti presi*, Manoscritto in AUSSME, L 3, 8 Lavori svolti.
- WILKINSON, Spencer, *The defence of Piedmont 1742-1748*, Tonbridge, Pallas Armata, 1994.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari* 2002, Roma, USSME, 2004.

Resto del Secolo

- ALES, Stefano, *Le regie truppe sarde 1750-1773*, Milano, EMI, 1989.
- ALES, Stefano, *Le regie truppe sarde 1773-1814*, Roma, USSME, 1989.
- BOERI, Giancarlo – CROCIANI, Piero, *L'esercito borbonico dal 1789 al 1815*, Roma, USSME, 1997.
- Circolare dell'Intendente generale della Savoia ai segretari comunali per stabilire la quantità e qualità della provvista de' viveri e foraggi fatta alla truppa*, rip. in DUBOIN, "Raccolta...", Vol. XXIX, pag. 800.
- CONCINA, Ennio, *Le trionfanti armate venete*, Venezia, Filippi, 1972.
- DA MOSTO, Andrea, *Milizie dello Stato Romano, 1600-1797*, in "Memorie Storiche Militari", Roma, Vol. X, 1914.
- GIURA, Vincenzo - PAGANO DE DIVITIIS, Gigliola, *L'Italia del secondo Settecento nelle relazioni segrete di William Hamilton, Horace Mann e John Murray*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1997.
- GORANI, Giuseppe, *Memorie*, 3 voll., Milano, Mondadori, 1936.

- ILARI, Virgilio - BOERI, Giancarlo - PAOLETTI, Ciro, *La corona di Lombardia: guerre ed eserciti nell'Italia del medio Settecento (1733 - 1763)*, Ancona, Nuove Ricerche, 1997.
- ILARI, Virgilio, *I tentativi di riforma dell'esercito pontificio nel 1792 - 98*, in "Memorie storiche militari 1987", Roma, USSME, 1988.
- ILARI, Virgilio, *L'esercito pontificio nel XVIII secolo fino alle riforme del 1792 - 93*, in "Memorie storiche militari 1985", Roma, USSME, 1986.
- ILARI, Virgilio - CROCIANI, Piero - PAOLETTI, Ciro, *Bell'Italia militar*, Roma, USSME, 2001.
- Lettere di Bernardo Tanucci a Carlo III di Borbone (1759-1776)*, a cura di Rosa Mincuzzi, Roma, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, 1969.
- Nota sui servizi dell'Armata Sarda nel XVIII Secolo*, manoscritto anonimo del XIX Sec., AUSSME.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi - cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PERINI Sergio, *Lo stato delle forze armate della terraferma veneta nel secondo settecento*, su "Studi Veneziani", N.S., XXIII, 1992, Pisa, Giardini, 1993.
- PERINI, Sergio, *La difesa militare della Terraferma veneta nel Settecento*, Sottomarina, Libreria Editrice "Il Leggio", 1998.
- RAO, Anna Maria, *Esercito e società a Napoli nelle riforme del secondo Settecento*, in, DONATI, Carlo, (a cura di), *Eserciti e carriere nell'Italia moderna*, Milano, Unicopli, 1998.
- Regolamento per la Legione delle Truppe Leggere*, Roma, C.do Gen. Guardia di Finanza, 1974.
- ROMANO, Ruggiero, *Prezzi, salari e servizi a Napoli nel secolo XVIII (1734-1806)*, Milano, B.C.I., 1965.
- ROMITI, Sante, *Le Marine militari italiane nel Risorgimento (1748 - 1861)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1950.
- SIMIONI, Attilio, *L'esercito napoletano dalla minorità di Ferdinando alla Repubblica del 1799*, Napoli, Piero, 1925.
- VERRI, Pietro, *Diario militare*, Rocca San Casciano, Universale Cappelli, 1967.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

Età Napoleonica:

campagne 1792-96

- ALES, Stefano, *Le regie truppe sarde 1773-1814*, Roma, USSME, 1989.
- BOERI, Giancarlo - CROCIANI, Piero, *L'esercito borbonico dal 1789 al 1815*, Roma, USSME, 1997.
- ILARI, Virgilio - CROCIANI, Piero - PAOLETTI, Ciro, *La Guerra delle Alpi (1792-1796)*, Roma, USSME, 2000.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. - Riv.Mil., 1991.
- ILARI, Virgilio, *I tentativi di riforma dell'esercito pontificio nel 1792 - 98*, in "Memorie storiche militari 1987", Roma, USSME, 1988.
- ILARI, Virgilio, *L'esercito pontificio nel XVIII secolo fino alle riforme del 1792 - 93*, in "Memorie storiche militari 1985", Roma, USSME, 1986.
- MASSONAT, Claudio, *Ricordi storici delle Alpi Marittime*, ms AUSSME.
- MIOVILOVICH, Giovanni Pietro, *Il Veridico ed esato diario dell'accaduto nella Città di Brescia dal giorno 10 maggio 1796, in cui compare sotto le mure una colonna dell'Armata Imperiale Austriaca... ecc.*, su "Studi Veneziani", s.d.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi - cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PAOLETTI, Ciro, *Le 5 campagne franco-sarde (1792-1796)*, su "Panoplia", n. 26, 1996.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.
- SCALA, Edoardo, *Intendenti, commissari ed amministratori agli eserciti sabaudi*, in *La guerra del 1866 e altri scritti*, Roma, USSME, 1981.
- SEGRE, Arturo, *Vittorio Emanuele I*, Torino, Paravia, 1935.
- SIMIONI, Attilio, *L'esercito napoletano dalla minorità di Ferdinando alla Repubblica del 1799*, Napoli, Piero, 1925.
- VIAL, J., *Cours d'art et d'histoire militaire*, 3 voll., Paris, 1861.

Le campagne in Italia dal 1797 al 1800

- BOERI, Giancarlo – CROCIANI, Piero, *L'esercito borbonico dal 1789 al 1815*, Roma, USSME, 1997.
- BOLLATI, Ambrogio, *Gli Italiani nelle armate napoleoniche*, Bologna, Cappelli, 1938.
- CROCIANI, Piero – ILARI, Virgilio – PAOLETTI, Ciro, *Storia militare del Regno Italico (1802-1814)*, Vol 1°, tomi I e II, Vol 2°, Roma, USSME, 2004.
- FAVALORO, Francesco Paolo, *La Legione Italiana 1800*, su "Panoplia", n.15, 1993.
- ILARI, Virgilio – CROCIANI, Piero – PAOLETTI, Ciro, *Storia militare dell'Italia giacobina, (1796-1802)*, Roma, USSME, 2001.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. - Riv.Mil., 1991.
- ILARI, Virgilio, *I tentativi di riforma dell'esercito pontificio nel 1792 - 98*, in "Memorie storiche militari 1987", Roma, USSME, 1988.
- ILARI, Virgilio, *L'esercito pontificio nel XVIII secolo fino alle riforme del 1792 - 93*, in "Memorie storiche militari 1985", Roma, USSME, 1986.
- Libertà – Uguaglianza, il governo provvisorio, sentito il rapporto del suo Comitato militare...ordinamento dell'esercito ligure*, Genova, Stamperia Nazionale, 22 luglio 1797.
- MARCELLI, Umberto, (a cura di) *Dalla Federazione alla Repubblica Cispadana: atti dei congressi e costituzione*, Bologna, Analisi, 1987.
- MARCELLI, Umberto, (a cura di) *Repubblica Cispadana: Consigli Legislativi dei Sessanta e dei Trenta*, Bologna, Analisi, 1988.
- MARCELLI, Umberto, (a cura di) *Repubblica Cispadana: dal Direttorio Esecutivo al Comitato Centrale*, Bologna, Analisi, 1992.
- MONTANARI, Daniele, *Le armi della Repubblica. Le fabbriche militari bresciane dalla Serenissima all'Italia napoleonica*, MONTANARI, D. – ONGER, S. – PEGRARI, M., 1797, *il punto di svolta: Brescia e la Lombardia veneta*, Brescia, Morcelliana, 1999.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PERINI, Sergio, *La difesa militare della Terraferma veneta nel Settecento*, Sottomarina, Libreria Editrice "Il Leggio", 1998.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.
- ROTASSO, Gianrodolfo, *L'armamento individuale dagli eserciti preunitari all'esercito italiano della Repubblica*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea*, Roma, Pubblicazioni degli AASS, Saggi, n°25, 1993.
- VIAL, J., *Cours d'art et d'histoire militaires*, 3 voll., Paris, 1861.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della ragione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

Gli Antichi Regimi

- ALES, Stefano, *Le regie truppe sarde 1773-1814*, Roma, USSME, 1989.
- AUSTRIA-ESTE, Francesco d', Duca di Modena, *Descrizione della Sardegna*, a cura di G. Bardanzellu, Roma, 1934.
- BOERI, Giancarlo – CROCIANI, Piero, *L'esercito borbonico dal 1789 al 1815*, Roma, USSME, 1997.
- Catalogo della mostra *Dagli eserciti preunitari all'Esercito Italiano*, Roma, Ministero Difesa e Ambiente, 1984.
- CROCIANI, Piero – ILARI, Virgilio – PAOLETTI, Ciro, *Storia militare del Regno Italico (1802-1814)*, Vol 1°, tomi I e II, Vol 2°, Roma, USSME, 2004.
- CROCIANI, Piero, *L'incorporazione dell'esercito pontificio nelle armate napoleoniche*, in "Rivista Italiana di Studi Napoleonici", N° 1, a. XXVI, Pisa, 1989.
- ILARI, Virgilio – CROCIANI, Piero – PAOLETTI, Ciro, *Storia militare dell'Italia giacobina, (1796-1802)*, Roma, USSME, 2001.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. - Riv.Mil., 1991.
- ILARI, Virgilio, *I tentativi di riforma dell'esercito pontificio nel 1792 - 98*, in "Memorie storiche militari 1987", Roma, USSME, 1988.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.

- Regolamento con cui viene prescritta la forma di un nuovo vestiario per tutte le R.Truppe stabilite nel Regno di Sardegna*, copia manoscritta, Roma, 4 agosto 1803.
- Regolamento per gli uniformi delle Regie Truppe*, copia manoscritta, Cagliari, 18 aprile 1806.
- SCALA, Edoardo, *Intendenti, commissari ed amministratori degli eserciti sabaudi*, in *La guerra del 1866 e altri scritti*, Roma, USSME, 1981.
- SEGRE, Arturo, *Vittorio Emanuele I*, Torino, Paravia, 1935.
- SIMIONI, Attilio, *L'esercito napoletano dalla minorità di Ferdinando alla Repubblica del 1799*, Piero, Napoli, 1925.
- Storia di Sardegna dall'anno 1799 al 1816*, Cagliari, Tipografia di A. Timon, 1852.

L'Italia Napoleonica

- ALDINGTON, Richard, *Il duca di Wellington*, Milano, Mondadori, 1966.
- BELLOC, Hilaire, *Napoleone*, Milano, Longanesi, 1967.
- BOERI, Giancarlo – CROCIANI, Piero, *L'esercito borbonico dal 1789 al 1815*, Roma, USSME, 1997.
- BOLLATI, Ambrogio, *Gli Italiani nelle armate napoleoniche*, Bologna, Cappelli, 1938.
- BOVIO, Oreste, *Bandiere e araldica militare*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea*, Roma, Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, n° 25, 1993.
- BOVIO, Oreste, *Le bandiere dell'esercito*, Roma, USSME, 1981.
- CALAMANDREI, Cesare, *L'artiglieria in Italia dalla Restaurazione ai nostri giorni*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea*, Roma, Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, n°25, 1993.
- CAPPELLO, Girolamo, *Gli Italiani in Russia nel 1812*, in "Memorie Storiche Militari", Vol. VII, Fascicolo IV del 1912, Città di Castello, Comando del Corpo di Stato Maggiore del Regio Esercito - Ufficio Storico, 1912.
- COLLETTA, Pietro, *Storia del reame di Napoli*, Milano, Casini, 1989.
- CROCIANI, Piero – ILARI, Virgilio – PAOLETTI, Ciro, *Storia militare del Regno Italico (1802-1814)*, Vol 1°, tomi I e II, Vol 2°, Roma, USSME, 2004.
- CROCIANI, Piero, *L'esercito del Regno d'Etruria (1801-1807)*, in "Quaderni della Società di Storia Militare", Roma, GEI, 1993.
- CROCIANI, Piero, *L'incorporazione dell'esercito pontificio nelle armate napoleoniche*, in "Rivista Italiana di Studi Napoleonici", N° 1, anno XXVI, Pisa, 1989.
- DELLA PERUTA, Franco, *L'armata del napoleonico Regno d'Italia in All'ombra dell'aquila imperiale*, Atti del convegno di Torino del 15-18 ottobre 1990, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici, saggi, 28, 2 voll., 1994.
- DOTTO, Bruno, *I primi reggimenti lombardo-veneti al servizio dell'Austria*, su "Panoplia", nn.10, 11, 1992.
- FAVALORO, Francesco Paolo, *1812: spedizione anglo-siciliana in Spagna*, su "Rivista Italiana Difesa", anno XIV n. 12, dic. 1996.
- FAVALORO, Francesco Paolo, *Il tentativo d'invasione della Sicilia da parte di Murat nel 1810*, su "Rivista Italiana Difesa", anno XIV, n. 11, nov. 1996.
- FERRARI, G. – GIACCHI, N., *Gli Italiani in Germania nel 1813*, Città di Castello, Comando del Corpo di Stato Maggiore del Regio Esercito - Ufficio Storico, 1914.
- GATES, David, *The napoleonic wars 1803-1815*, New York, Oxford University Press, 1997.
- HOWARD, Michael, *La guerra e le armi nella storia d'Europa*, Bari, Laterza, 1978.
- ILARI, Virgilio – CROCIANI, Piero – PAOLETTI, Ciro, *Storia militare dell'Italia giacobina, (1796-1802)*, Roma, USSME, 2001.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. – Rivista Militare, 1991.
- Leggi e provvisori del Piemonte sino ai giorni nostri*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- NORVINS, Alfred de, *Storia di Napoleone*, Milano, Sonzogno, 1893.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.
- ROTASSO, Gianrodolfo, *L'armamento individuale dagli eserciti preunitari all'esercito italiano della Repubblica*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea*,

- Roma, Pubblicazioni degli AASS, Saggi, n°25, 1993.
- SCALA, Edoardo, *L'arte di Napoleone*, in *La guerra del 1866 e altri scritti*, Roma, USSME, 1981.
- SCHNEID, Frederick C., *Napoleon's Italian campaign 1805-1815*, Westport, Praeger, 2002.
- SCHNEID, Frederick C., *Soldiers of Napoleon Kingdom of Italy*, Boulder, Westview Press, 1995.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

Risorgimento: 1814-1847

- ALES, Stefano, *L'Armata Sarda della Restaurazione 1814-1831* Roma, USSME, 1987.
- ALES, Stefano, *L'Armata Sarda e le riforme albertine 1831-1842*, Roma, USSME, 1987.
- ALES, Stefano, *Dall'Armata Sarda all'Esercito Italiano 1843-1861*, Roma, USSME, 1990.
- BOERI, Giancarlo – CROCIANI, Piero, *L'esercito borbonico dal 1789 al 1815*, Roma, USSME, 1997.
- BOERI, Giancarlo – CROCIANI, Piero, *L'esercito borbonico dal 1815 al 1830*, Roma, USSME, 1995.
- Capitoli per l'appalto dei trasporti dei vari effetti di vestiario, d'armamento, e di caserma per militare servizio, stati da S. M. approvati nell'udienza del giorno sopraindicato*, (14 marzo 1840), Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1841.
- CESARI, Cesare, *Milizie estensi (1814-1859)*, in "Memorie Storiche Militari", 1914.
- Concessione della franchigia postale per la corrispondenza del corpo del treno di provianda*, del 17 giugno 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1835*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835.
- GIBELLINI, Valerio, *Le uniformi militari nello Stato della Chiesa dal 1815 al 1830*, su "Rivista Militare", n. 5, 1979.
- HOWARD, Michael, *La guerra e le armi nella storia d'Europa*, Bari, Laterza, 1978.
- Il Corpo di Commissariato dell'Esercito*, Roma, Rivista Militare, 1990.
- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. - Riv.Mil., 1991.
- Leggi e provvisori del Piemonte sino ai giorni nostri*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- MONTALE, Bianca, *Parma nel Risorgimento*, Milano, Franco Angeli, 1993.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PAOLETTI, Ciro, *I trasporti militari nell'Italia preunitaria*, su "Rassegna Storica del Risorgimento", anno XCVI, fasc. 3, luglio-settembre 2009.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.
- PINTO, Paolo, *Carlo Alberto*, Milano, BUR, 1995.
- PINTO, Paolo, *Vittorio Emanuele II*, Milano, Mondadori, 1997.
- Regie determinazioni sopra l'ordinamento ed il servizio del corpo del treno di provianda*, del 21 ottobre 1834, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1834*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1834.
- Regolamento per il servizio delle regie truppe in campagna*, del 19 gennaio 1833, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1833*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1833.
- ROTASSO, Gianrodolfo, *L'armamento individuale dagli eserciti preunitari all'esercito italiano della Repubblica*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea*, Roma, Pubblicazioni degli AASS, Saggi, n°25, 1993.
- SCALA, Edoardo, *Intendenti, commissari ed amministratori degli eserciti sabaudi*, in *La guerra del 1866 e altri scritti*, Roma, USSME, 1981.

- Si permette l'esecuzione di alcuni trasporti per mezzo del treno di provianda, d'effetti di piccolo arredo, che il corpo reale d'artiglieria deve spedire alli suoi distaccamenti*, del 5 settembre 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1835*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835.
- Si prescrive che il corpo del Treno di Provianda debba far uso pei suoi cavalli delle cavezze secondo il modello adottato per la cavalleria e l'artiglieria*, del 16 febbraio 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1835*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835.
- Si prescrive il modello di valigie di cui dovrà far uso il corpo del Treno di Provianda*, dell'8 aprile 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1835*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835.
- Si stabiliscono le stazioni, non che le norme generali di servizio pel corpo del Treno di Provianda*, del 10 gennaio 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1835*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835.
- Somministranza al corpo del Treno di Provianda di maggior numero di carri alla tedesca per i trasporti di minor mole; e approvazione del metodo di raddoppiare cavalli ai carri che salgono il Moncenisio*, del 18 maggio 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1835*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835.
- Variazioni sopra la spartizione del corpo del treno di provianda su diversi punti*, del 29 giugno 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1835*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835.
- ZANNONI, Mario, *L'Esercito ducale, in Maria Luigia donna e sovrana: una corte europea a Parma 1815 - 1847*, saggi, Parma, Guanda, 1992.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

1848-49

Campagna del 1848-49

- ALES, Stefano, *Dall'Armata Sarda all'Esercito Italiano 1843-1861*, Roma, USSME, 1990.
- ALES, Stefano, *Vestitiario ed equipaggiamento nell'Armata sarda e nell'esercito italiano*, in *Le fonti per la storia militare italiana in età contemporanea*, Roma, Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi, n° 25, 1993.
- Catalogo della mostra *Dagli eserciti preunitari all'Esercito Italiano*, Roma, Ministeri Difesa e Ambiente, 1984.
- Composizione delle razioni di foraggio sunto di dispaccio n. 9402, 03, 04 del 22 novembre 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- Conducenti, carri e ambulanze presso l'Armata, estratto di dispaccio n. 27 dell'intendenza generale d'Armata del 7 aprile 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.

- GIACCHI, Nicolò, *La campagna del 1849 nell'Alta Italia*, Roma, Comando del Corpo di Stato Maggiore del Regio Esercito - Ufficio Storico, 1928.
- Il Corpo di Commissariato dell'Esercito*, Roma, Rivista Militare, 1990.
- MASSARI, Giuseppe, *Vittorio Emanuele II*, Milano, Edizioni A. Barion, 1935.
- Mercede ai Borghesi destinati a condur cavalli - sunto di dispaccio n. 2033-2348 della Divisione Armi diverse dell'8 e 17 aprile 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- Ordinamenti del Treno di Provianda in cinque Divisioni del 31 marzo 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- Ordinamento dell'11.a divisione del treno di provianda - sunto di dispaccio n. 4055 e 56 del 2 luglio 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- PAOLETTI, Ciro, *I trasporti militari nell'Italia preunitaria*, su "Rassegna Storica del Risorgimento", anno XCVI, fasc. 3, luglio-settembre 2009.
- Passaggio d'individui nel Treno di Provianda - dispaccio n. 4579, 80, 81, 82, 83 del 31 maggio 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.
- R. Decreto 25 novembre 1848 portante aumento di forza del corpo del treno di provianda*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- Reclutamento nella Fanteria pel Treno di Provianda - sunto di dispaccio n. 3589, 90, 91, 92, 93 del 12 maggio 1848 della Divisione Armi diverse*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- Regio Decreto per il quale si aumenta il numero dei capitani nel corpo del treno di provianda, e si determina in ordine alla paga e vantaggi del comandante in 1° ed in 2° del corpo stesso, del 3 giugno 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- Uso del pennacchietto bianco pel colonnello del treno - dispaccio n. 9062 del 4 agosto 1848*, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1848*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1848.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

1849: Difesa di Roma

- GARIBALDI, Giuseppe, *Memorie*, Torino, Einaudi, 1975.
- GIBELLINI, Valerio, *I Garibaldini (1848-1867)*, su "Rivista Militare", Anno CXXVI n. 5, 1981.
- GIBELLINI, Valerio, *Le uniformi militari nello Stato della Chiesa dal 1831 al 1849*, su "Rivista Militare", anno CXXIV n. 6, 1979.
- GIGLIO, Vittorio, *Milizie ed eserciti d'Italia*, Milano, Ceschina, 1927.

- ILARI, Virgilio, *Storia del servizio militare in Italia*, Roma, Ce.Mi.S.S. - Riv.Mil., 1991.
- LOI, Salvatore, *La Repubblica Romana: i soldati fanciulli di Garibaldi*, su "Quadrante", n. 6/7, aprile 1979.
- MACCHI, Giovanni, *Garibaldi e l'Artiglieria*, su "Quadrante", n. 7/8, aprile 1986.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.

1848-49: Sicilia

- CHECCO, Nino – CONSOLO, Ernesto, *Messina nei moti del 1847–48*, su "Rassegna storica del Risorgimento", anno LXXXIX, fascicolo I, gennaio – marzo 2002.
- D'AYALA, Mariano, *Le vite dei più celebri capitani e soldati napoletani dalla giornata di Bitonto fino ai di nostri*, Napoli, Ass. Naz.le Nunziatella, 1989.
- GIBELLINI, Valerio, *Lombardi e Siciliani nella prima guerra d'Indipendenza (1848-1849)*, su "Rivista Militare", anno CXXV, n. 4, 1981.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.

1848-49: Parma

- ZANNONI, Mario-Fiorentino Massimo, *Le Reali Truppe Parmensi. Da Carlo III a Luisa Maria di Borbone: 1849-1859*, Parma, Albertelli, 1984.

Crimea: 1854-56

- AGASSO, Domenico, *Partì senza ordini per una strana guerra*, in "Storia Illustrata", Anno II, n. 1, gennaio 1959.
- ALES, Stefano, *Dall'Armata Sarda all'Esercito Italiano 1843-1861*, Roma, USSME, 1990.
- JAEGER, Pier Giusto, *Le mura di Sebastopoli*, Milano, Mondadori, 1991.
- Leggi e disposizioni del Piemonte sino ai giorni nostri*, manoscritto in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.
- MANFREDI, Cristoforo, *La spedizione sarda in Crimea nel 1855-56*, Roma, USSME, 1956.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PAOLETTI, Ciro, *I trasporti militari nell'Italia preunitaria*, su "Rassegna Storica del Risorgimento", anno XCVI, fasc. 3, luglio-settembre 2009.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.
- Ricordi del funzionario dell'Intendenza Militare, compilati da un ufficiale della medesima, coll'approvazione del Ministero della Guerra*, Torino, Stamperia dell'Unione Tipografico-editrice, 1855.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito – Ufficio Storico, 2004.

1859

- Tariffe varie di corredo ed arredi militari per l'anno 1862 – del 1° febbraio 1862*, in "Giornale Militare del 1862", Torino, 1862.
- Segretariato Generale – reclutamento: Circolare n.° 62 del 22 maggio 1859: Chiamata degli uomini di 2ª Categoria assegnati all'Artiglieria*, in "Giornale Militare", Torino, 1859.
- Segretariato Generale – reclutamento: Circolare n.° 65 del 25 maggio 1859: Chiamata della 2ª Categoria, Classe 1857, del Treno*, in "Giornale Militare", Torino, 1859.
- Gabinetto - Nota n. 61 del 5 luglio 1859: Soldati del Battaglione di amministrazione destinati come attendenti degli impiegati all'Armata: Circolare n.° 62 del 22 maggio 1859: Chiamata degli uomini di 2ª Categoria assegnati all'Artiglieria*, in "Giornale Militare", Torino, 1859.
- Direzione generale – divisione contabilità dei Corpi - Circolare n.° 57 dell'8 luglio 1859: Conteggio di competenze d'individui d'ogni Arma o Corpo posti in sussistenza come comandati presso il Treno d'Armata*, in "Giornale Militare", Torino, 1859.
- R. Decreto 17 settembre 1859 che costituisce in Divisione Militare territoriale la Sotto-Divisione militare di Brescia*, in "Giornale Militare", Torino, 1859.

- Segretariato Generale – reclutamento: Nota n.° 74 del 23 settembre 1859: Licenziamento delle Classi 1828 e 1829 nel Treno d'Armata e nel Battaglione d'Amministrazione*, in "Giornale Militare", Torino, 1859.
- Intendenza Generale dell'Armata Sarda – circolare n.° 23 del 23 settembre 1859: Riduzioni sui prezzi dei trasporti per i militari, loro bagagli e per i materiali da guerra, acconsentite dalle ferrovie Lombarde*, in "Giornale Militare", Torino, 1859.
- R. Decreto 21 maggio 1859 circa l'applicazione del Codice penale militare per reati militari di persone estranee alla Milizia*, in "Giornale Militare", Torino, 1859.
- ALES, Stefano, *Dall'Armata Sarda all'Esercito Italiano 1843-1861*, Roma, USSME, 1990.
- Catalogo della mostra, *Dagli eserciti preunitari all'Esercito Italiano*, Roma, Ministero Difesa e Ambiente, 1984.
- CESARI, Cesare, *Milizie estensi (1814-1859)*, in "Memorie Storiche Militari", 1914.
- CORRADINI, Cesare, *L'esercito estense durante la 2a Guerra d'Indipendenza*, su "Panoplia", n.4, 1990.
- GIBELLINI, Valerio, *I Garibaldini (1848-1867)*, su "Rivista Militare", anno CXXV, n.5, 1981.
- GIBELLINI, Valerio, *Le truppe della Lega (1859-1860)*, su "Rivista Militare", anno CXXV, n.6, 1981.
- GIBELLINI, Valerio, *Le uniformi militari nello Stato della Chiesa dal 1850 al 1870*, su "Rivista Militare", anno CXXIV, n.1, 1980.
- GIBELLINI, Valerio, *Uniformi militari italiane dell'ottocento - dalla Restaurazione all'Unità nazionale*, Roma, Rivista Militare, 1982.
- HOWARD, Michael, *La guerra e le armi nella storia d'Europa*, Bari, Laterza, 1978.
- Il Corpo di Commissariato dell'Esercito*, Roma, Rivista Militare, 1990.
- MACCHI, Giovanni, *Garibaldi e l'Artiglieria*, su "Quadrante", n. 7/8, aprile 1986.
- MALFÈR, Stefan, *Ragionamenti civili e militari sopra i bilanci dell'esercito e della marina da guerra austriaci tra il 1859 e il 1866*, in *L'Austria e il Risorgimento mantovano*, Atti del Convegno storico, Mantova, 1989.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.
- PAOLETTI, Ciro, *I trasporti militari nell'Italia preunitaria*, su "Rassegna Storica del Risorgimento", anno XCVI, fasc. 3, luglio-settembre 2009.
- PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.
- ROCCA, Carlo, *La campagna del 1859*, in GALLINARI, Vincenzo, *Il Generale Giuseppe Garibaldi*, Roma, USSME, 1982.
- ZANNONI, Mario – FIORENTINO, Massimo, *Le Reali Truppe Parmensi. Da Carlo III a Luisa Maria di Borbone: 1849-1859*, Parma, Albertelli, 1984.
- ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari 2002*, Roma, USSME, 2004.

1860-61

- ABBA, Giuseppe Cesare, *Da Quarto al Volturno*, Firenze, Casini, 1966.
- ALES, Stefano, *Dall'Armata Sarda all'Esercito Italiano 1843-1861*, Roma, USSME, 1990.
- Circolare n. 33 del 6 marzo 1860: Riordinamento del Corpo del Treno d'Armata e Specchio graduale numerico della forza del Corpo del Treno d'Armata*, Torino, 4 marzo 1860, su "Giornale Militare" n. 8, 1860, pag. 210.
- Circolare n. 9 del 3 agosto 1860: Maggiori del Treno d'Armata presso i Gran Comandi*, su "Giornale Militare" n. 31, 1860, pag. 863.
- CORRADINI, Cesare, *L'esercito estense durante la 2a Guerra d'Indipendenza*, su "Panoplia", n. 4, 1990.
- CORSELLI, Rodolfo, *La campagna del 1860 in Sicilia*, in GALLINARI, Vincenzo, *Il Generale Giuseppe Garibaldi*, Roma, USSME, 1982.
- FIORENTINO, Massimo – BOERI, Giancarlo, *L'esercito delle Due Sicilie 1856/1859*, Roma, Rivista Militare, Roma, 1987.
- GIBELLINI, Valerio, *I Garibaldini (1848-1867)*, su "Rivista Militare", anno CXXV, n. 5, 1981.
- Il Corpo di Commissariato dell'Esercito*, Roma, Rivista Militare, 1990.
- JÄGER, Pier Giusto, *Francesco II di Borbone ultimo re di Napoli*, Milano, Mondadori, 1982.
- PAOLETTI, Ciro, *Gli Italiani in armi – cinque secoli di storia militare nazionale 1494-2000*, Roma, USSME, 2001.

PIERI, Piero, *Storia militare del Risorgimento*, 2 voll., Milano, Il Giornale, 2003.

R. Decreto 24 gennaio 1861 relativo al riordinamento del Treno d'Armata e tabella della formazione d'un Reggimento del Treno d'Armata composto d'uno Stato Maggiore, otto Compagnie ed una di Deposito, su "Giornale Militare", n. 2, 1861, pag. 69.

R. Decreto 6 settembre 1860 che stabilisce un nuovo quadro della forza del Corpo del Treno d'Armata e Specchio graduale numerico della forza del Corpo del Treno d'Armata, su "Giornale Militare", 1860, pag. 963.

R. Decreto 9 aprile 1860 che aumenta la forza del Corpo del Treno d'Armata, su "Giornale Militare", 1860, pag. 341.

REISOLI, Gustavo, *Dallo Stretto al Volturmo*, in GALLINARI, Vincenzo, *Il Generale Giuseppe Garibaldi*, Roma, USSME, 1982.

ZAVARELLA, Carmine, *Evoluzione storica della razione militare dall'antichità a oggi*, in *Studi storico-militari* 2002, Roma, USSME, 2004.

¹ Orazio, *Satire*, I, 1, 69. Correttezza vuole che si dica che il 2° capitolo tale e quale, è stato da me già pubblicato nei miei libri "Gli Italiani in armi, Il principe Eugenio di Savoia e Capitani di Casa Savoia, apparsi rispettivamente nel 2001, 2002 e 2007. È stato inoltre ripreso da altri autori.

² *Treno di provianda: schema cronologico dei provvedimenti presi*, manoscritto (d'ora in poi ms.) in Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito (d'ora in poi AUSSME), L 3, 8, Lavori svolti.

³ Si vedano ad esempio in AUSSME – le *Paghe dell'artiglieria dal marzo 1699*, ms., copia ex Archivio di Stato di Torino (d'ora in poi AST), Ms. 129; le *Paghe e spettanze dell'artiglieria*, del 1708, ms. in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti; *Paghe e spettanze di pace e di guerra*, del 1701 - 1713, in AUSSME, fondo cit, *Parallele de la paye en temps de paix et de guerre*, ms. AUSSME, ex AST - Ufficio del Soldo, 1701-1713.

⁴ Si vedano il *Regolamento delle piazze di Quartiere d'inverno, di quali gioiscono gli Uffiziali di fanteria regolati a ss 10 caduna ed a R 1 di fieno caduna il giorno, come anche del contante che godono li Bass'Uffiziali e soldati come infra*, in vigore dal 12 dicembre 1701 e il *Regolamento stabilito da S.A.R. per le tappe*, del 3 agosto 1700, in *Istruzioni ai Commissari di guerra* del 9 febbraio 1751, rip. in C. DUBOIN, *Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli stati Sardi sino all'8 dicembre 1798*, 29 voll., Torino, 1816 - 1869 (d'ora in poi DUBOIN), vol. XXIX, pag. 969.

⁵ Cfr. il fascicolo *Treno di provianda: schema cronologico dei provvedimenti presi*, ms. in AUSSME, L 3, 8.

⁶ *Regolamento per l'Uffizio generale del soldo* del 28 giugno 1730, rip. in DUBOIN, vol. X, pag. 650.

⁷ *Stabilimento delle Truppe, passaggi & Alloggiamenti, Ordine del 23 novembre 1591*, in AST, Materie Militari, Ordini e Regolamenti, Mazzo 2, *Ricavo d'ordini Militari per il buon regolamento delle Truppe de' duchi di Savoia dal 1591 al 1682*.

⁸ *Stabilimento delle Truppe, passaggi & Alloggiamenti*, cit., pag. 3.

⁹ Idem.

¹⁰ Idem.

¹¹ Riportato in AST, Materie Militari, Ordini e Regolamenti, Mazzo 2, n. 15.

¹² Contenuto in AST, Materie Militari, Ordini e Regolamenti, Mazzo 2, n. 22, *Ordini Militari dell'A.R. di Carlo Emanuele II dall'anno 1648 à l'anno 1674*, folio 17.

¹³ Si veda come esempio il *Raffronto fra i prezzi delle derrate ad Aosta e a Torino - Tassa del prezzo delle Vettovaglie che si vendono nella valle d'Aosta*, del 1691, ms. in AUSSME, L 3, 11, Stati Preunitari- Piemonte.

^{xiv} Un esempio è fornito dal manifesto del 21 novembre 1691 che incomincia con "*La continuatione della guerra porta con se stessa la necessità del sostegno delle Truppe nell'Inverno*", a firma Vittorio Amedeo II, Bellegarde, Granerij, Marelli, stampato in Torino, per Antonio Valletta stampatore di S.A.R. e dell'Eccellentiss. Camera, 1691.

^{xv} Si vedano come esempio le *Rimostranze della Città di Vercelli con sue risposte, toccante il quartier d'Inverno del 1695*, ms, in A.S.T., Imprese Militari, Mazzo 8° d'addizione.

^{xvi} Rip. in Edoardo SCALA, prefazione a Francesco GALEONI NAPIONE, *Dell'antica milizia del Piemonte e del modo di ristabilirla in Le Milizie Sabaude*, Roma, Edizioni Roma, 1937, pag. 23.

^{xvii} DE RIENCOURT, *Histoire de Louis XIV*, Paris, Barbin, 1695, Tome II, pag. 214.

^{xviii} Il Nunzio di Savoia al Cardinale Segretario di Stato, Torino, 11 novembre 1690, in Archivio Segreto Vaticano (or in poi A.S.V.), Nunziatura di Savoia, anno 1690.

^{xix} Il Nunzio di Savoia al Cardinale Segretario di Stato, Torino, 11 luglio 1691, in A.S.V., Nunziatura di Savoia, anno 1691.

^{xx} L'abate Leporini al Duca di Modena, Torino, 30 giugno 1691, rip. in Ciro PAOLETTI, *Il principe Eugenio di Savoia*, Roma, USSME, 2002, pag.

^{xxi} *Ordini di marcia* del 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30 luglio 1692. Copie ms in AUSSME; L 3, 7 - 3, Stati Preunitari - Piemonte, *Notizie sulla Campagna del 1692 nel Delfinato*.

^{xxii} *Ordini di marcia* del 27 luglio 1692. Copia ms in AUSSME; L 3, 7 - 3, Stati Preunitari - Piemonte, *Notizie sulla Campagna del 1692 nel Delfinato*.

^{xxiii} *Ordini di marcia* del 3 agosto 1692. Copia ms in AUSSME; L 3, 7 - 3, Stati Preunitari - Piemonte, *Notizie sulla Campagna del 1692 nel Delfinato*.

^{xxiv} *Ordini di marcia* del 26 agosto 1692. Copia ms in AUSSME; L 3, 7 - 3, Stati Preunitari - Piemonte, *Notizie sulla Campagna del 1692 nel Delfinato*.

^{xxv} *Giornale delle operazioni dell'Armata alleata nel Delfinato e dell'assedio della città d'Embrun, dal 13 luglio al 7 settembre 1692*, copia ms, in AUSSME, L 3, 7 - 3, Stati Preunitari, Piemonte, pag. 38.

^{xxvi} Guido FERRARI, *Vita e campeggiamenti del Serenissimo Principe Francesco Eugenio di Savoia, supremo comandante degli eserciti Cesarei, e dell'Impero*, Napoli, appresso Domenico Lanciano, 1754, pag. 32.

^{xxvii} *Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France: Savoie-Sardaigne et Mantoue*, tomo I (XIV della collezione); Istruzioni a Tessé, del 18 marzo 1696, pagg. 174-178, rip. in Ruggero MOSCATI, *Direttive della politica estera sabauda da Vittorio Amedeo II a Carlo Emanuele III*, Milano, ISPI, 1941, pag. 42.

^{xxviii} Il conte Landriani al Duca Vittorio Amedeo II, Milano 1° ottobre 1703, rip. in Carlo TRABUCCO, *La volpe savoiarda e l'assedio di Torino*, Fogola, Torino, 1978, pag. 21.

^{xxix} EUGENIO DI SAVOIA, *Rapporto all'Imperatore*, Torino, 12 settembre 1706. Rip. in Principe EUGENIO DI SAVOIA, *La Campagna d'Italia del 1706*, Roma, Edizioni Roma, 1936, pag. 212.

^{xxx} FERRARI, cit., pag. 204.

^{xxxi} Idem, pagg. 205-206.

^{xxxii} *Campagna delle Alpi nel 1708*, in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.

^{xxxiii} Regolamento per l'Ufficio generale del soldo, rip. in C., DUBOIN, *Raccolta per ordine di materia delle leggi, cioè editti, patenti, manifesti ecc. emanati negli stati Sardi sino all'8 dicembre 1798*, 23 voll., Torino, 1816 - 1869, vol. X, pag. 650.

^{xxxiv} *Istruzioni al Contadore Generale circa il modo di regolarsi pendente la campagna*, del 1733, Biblioteca Reale di Torino, Manoscritto 129.

^{xxxv} *Costituzioni militari di S.M. Libro 3°, Titolo III Delle Marcie*, punto 6, copia manoscritta in AUSSME, L 3, 8, Lavori svolti.

^{xxxvi} *Costituzioni militari...* cit, punto 7.

^{xxxvii} *Istruzioni al Contadore Generale circa il modo di regolarsi pendente la campagna*, del 1733, Biblioteca Reale di Torino, Manoscritto 129, pag. 329 e segg.

^{xxxviii} IGNOTO, *Storia dell'anno 1734*, Venezia, Pitteri, 1735, libro I, pag. 37.

^{xxxix} Lettera del generale Walsegg al Maresciallo Kevenhuller, del 9 luglio 1741, rip. in V. ILARI, G. BOERI, C. PAOLETTI, *La corona di Lombardia - guerre ed eserciti nell'Italia del medio Settecento (1733-1763)*, Ancona, Nuove Ricerche, 1997, pag. 84.

^{xl} *Convention provisionnelle pour le service melle des generaux du Roi de Sardaigne, et de ceux de la Reine de Hongrie faite le 23 juin 1742 au camp de Collegara devant Modene*, AUSSME, ex A.S.T., Sez. I, Materie Militari, Imprese, Mazzo 12.

^{xli} Celestino GALLANI, *Diario della Guerra di Velletri*, in "Archivio Storico per le province napoletane", Napoli, 1907, pag. 340.

^{xlii} GALIANI, op. cit. pag. 347.

^{xliii} Idem, pag. 351.

^{xliii} Benedetto XIV a Pierre Guerin, cardinale de Tencin, Roma, 3 giugno 1744, rip. in *Lettere di Benedetto XIV al Cardinal de Tencin*, a cura di Emilia Morelli, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 3 voll., 1955, Vol. I (1740-1747), pagg. 173-4, lettera n° 104.

^{xliv} GALIANI, op. cit. pag. 349.

^{xlv} Carlo GOLDONI, *La guerra – commedia in tre atti*; atto primo, quadro secondo, Roma, Edizioni EBE, 1944, pag. 18.

^{xlvii} *Relazione rescritta dal Libro della Spesa del Con.º di S.M. dell'Orto scritta dal prore che habitava in d.º Con.º in quel tempo dettata dal Capitano Volfio Irlandese del Reggimento d'Irlanda nell'anno 1744*, foglio 475, recto; ms in Biblioteca Comunale di Velletri.

^{xlviii} GALIANI, op. cit., pag. 357.

^{xlix} *Relazione rescritta...* cit., foglio 477, recto.

^l *Regio Viglietto col quale S. M. ordina la formazione di un treno di provianda e ne approva il regolamento*, rip. in DUBOIN, vol XXIX, pag. 962.

² *Regolamento dato dalla Segreteria di guerra pel nuovo Treno di provianda in campagna*, del 5 marzo 1745, rip. in DUBOIN, vol XXVIII pag. 1947.

³ *Regolamento per l'Uffizio generale del soldo*, rip. in DUBOIN, op. cit., vol. X, pag. 650.

⁴ *Ristretto del bilancio del 1747 – Intendenza generale d'Armata*, in AUSSME, L 3, 8, Stati preunitari, Piemonte.

⁵ *Regio Viglietto col quale S. M. ordina la formazione di un treno di provianda e ne approva il regolamento*, rip. in DUBOIN, vol XXIX, pag. 962.

⁶ *Istruzioni al Contadore Generale circa il modo di regolarsi pendente la campagna*, del 1733, Biblioteca Reale di Torino, Manoscritto 129, copia ms in AUSSME, L 3 - 8, Stati preunitari, Piemonte, punto 74.

⁷ Rip. in *Nuovo dizionario storico ovvero storia in compendio*, 12 voll., Bassano, Remondini, 1796, voce "Carlo Emanuele III".

⁸ Rip. in Alberto PRELLI, *L'esercito veneto nel primo '600*, Venezia, Filippi, 1993, pag. 68.

⁹ FEDELISSIMA RELATIONE Delli Progressi dell'Armi Venete avanzatisi li 17. Agosto prossimo passato nel Regno di Dalmazia, con presa della Città di Gradaz, Metropoli della Provincia di Lika, acquisto di ricchissimi bottini & altre cose degne di considerazione. In Roma per Lodovico Grignani, MDCXLVII.

¹⁰ *Continuatione di vittorie della Serenissima Republica Veneta contra Turchi in Dalmazia con la presa di Salona Città, patria di Diocleziano imperatore, Sasso fortissimo Castello e Zannouniza terra confinante con la Bosnia sotto li 20. 21. 22. 23. di Maggio prossimo passato 1647*, in Roma per Lodovico Grignani 1647.

¹¹ *Fedelissima Nuova Relatione della famosissima Vittoria Ottenuta dall'Armi Venete sotto l'Invittissimo & Eccellentissimo Signore Leonardo Foscolo Generale nella Provincia della Dalmazia, e Golfo del mare Adriatico contro Turchi. Con la fuga dell'Esercito numeroso loro di 35mila; l'assedio levato da Sebenico, la morte di 4mille di loro in circa, e presa di 5 grossissimi Cannoni, Padiglioni e parte del Bagaglio; con l'incendio de i borghi di Clissa. Successo il tutto sotto li 15 del mese di settembre 1647*, in Roma, per Lodovico Grignani, 1647.

¹² *Vittoria Ottenuta dall'Armi felicissime DELLA SERENISSIMA REPUBBLICA VENETA. Nell'impresa dell'inespugnabile Fortezza DI CLISSA*, In Venetia, & in Roma, Per il Grignani. 1648. Con licenza de'Superiori.

¹³ *Regio Viglietto del 4 maggio 1775.*

¹⁴ FERDINANDO LOGEROT, *Memorie storiche del Regno delle Due Sicilie*, ms in Società Napoletana di Storia Patria, Ms. XXVI-C-6, capitolo 4.

¹⁵ *Ristretto Generale che manifesta il Prodotto annuo che si ritrarre da'Corpi del Rº Erario de' Regni di Napoli, Sicilia e Presidii di Toscana. E dimostra tutti gli esiti per la Truppa che gli Politici di ciascuna Tesoreria*, in GIURA, VINCENZO - PAGANO DE DIVITIIS, Gigliola, *L'Italia del secondo Settecento nelle relazioni segrete di William Hamilton, Horace Mann e John Murray*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1997, pag. 221 – (nella parte intitolata seguono gli Esiti così appartenenti a tutta la Truppa et aderenti di essa destinata in Napoli, Sicilia e Presidii di Toscana come gli Esiti Politici dipendenti dalle Tesorerie di detti Regni. Ferdinando IV Rè 1760).

¹⁶ ILARI, Virgilio – CROCIANI, Piero – PAOLETTI, Ciro, *Storia militare dell'Italia giacobina*, (1796-1802), 2 voll., Roma, SME Ufficio Storico, 2001, vol. 1, pag. 501.

^{LXXVI} Rip. in CROCIANI, Piero – ILARI, Virgilio - PAOLETTI, Ciro, *Storia militare del Regno Italiano (1802-1814)*, Vol 1° tomi I e II, Vol 2°, Roma, USSME, 2004, tomo I, pag. 175.

^{LXXVII} Idem, pagg. 177-179.

^{LXXVIII} Idem, pagg. 180-181.

^{LXXIX} L'Aiuto Comandante Capo di Stato Maggiore GALIMBERTI al Ministro della Guerra, Donauwörth, 17 marzo 1812, rip. in CAPPELLO, *Gli Italiani in Russia nel 1812*, Città di Castello, 1912, allegato n. 16, pag. 361.

^{LXXX} Il Commissario di Guerra della Guardia Reale GINI al Ministro della Guerra, *Situazione della Guardia Reale al marzo 1812*, rip. in CAPPELLO, op. cit., allegato n. 21, pag. 373.

^{LXXXI} L'Aiuto Comandante Capo di Stato Maggiore GALIMBERTI al Ministro della Guerra, Sagan, 8 maggio 1812, rip. in CAPPELLO, op. cit., 1912, allegato n. 20, pag. 367.

^{LXXXII} Il Commissario di Guerra della Guardia Reale GINI al Ministro della Guerra, *Situazione della Guardia Reale al 1° giugno 1812*, rip. in CAPPELLO, op. cit., allegato n. 22, pag. 379.

^{LXXXIII} Arthur WELLESLEY, duca DI WELLINGTON, *Memoriale sulla Campagna di Russia nel 1812*, rip. in R. ALDINGTON, *Il duca di Wellington*, Milano, Mondadori, 1966, Appendice, pagg. 460 - 467.

^{LXXXIV} CAPPELLO, Girolamo, *Gli Italiani in Russia nel 1812*, in "Memorie Storiche Militari", Vol. VII, Fascicolo IV del 1912, Città di Castello, Comando del Corpo di Stato Maggiore del Regio Esercito - Ufficio Storico, 1912, pag. 123.

^{LXXXV} Il Commissario di Guerra della Guardia Reale GINI al Ministro della Guerra, *Situazione della Guardia Reale al 1° luglio 1812*, rip. in CAPPELLO, op. cit., allegato n. 23, pag. 384.

^{LXXXVI} Bennigsen, rip. in CAPPELLO, op. cit., pag. 209.

^{LXXXVII} Buturlin, rip. in CAPPELLO, ivi.

^{LXXXVIII} Buturlin, rip. in BOLLATI, *Gli Italiani nelle armate napoleoniche*, Bologna, Cappelli, 1938, pag. 111.

^{LXXXIX} Baggi, rip. in CAPPELLO, op. cit., pag. 290.

^{LXXXX} Eugenio di Beauharnais alla Viceregina, rip. in CAPPELLO, op. cit., pag. 316.

^{LXXXXI} Il Sottotenente M. Bagnalasta, ufficiale pagatore del 2° Battaglione Trasporti Militari al Ministro della Guerra, Marienwerder, 2 gennaio 1813, rip. in CAPPELLO, op. cit., allegato n. 31, pag. 394.

^{LXXXXII} Massimo D'AZEGLIO, *I miei ricordi*, Varese, Feltrinelli, 1963, cap. 9, pag. 110.

^{LXXXXIII} Ibidem, pag. 116.

^{LXXXXIV} TALLEYRAND, *Promemoria*, rip. in Duff COOPER, *Talleyrand*, pag. 170.

^{LXXXXV} Massimo D'AZEGLIO, *I miei ricordi*, cit., pag. 144.

^{LXXXXVI} *Regie determinazioni sopra l'ordinamento ed il servizio del corpo del treno di provianda*, Torino, 21 ottobre 1834 – Divisione Fanteria, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1834*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1834, Capo I, Art. 2°, pag. 540, § 6.

^{LXXXXVII} *Regio Viglietto del 19 gennaio 1833, portante approvazione dell'annesso regolamento pel servizio delle Regie Truppe in campagna; non che d'una speciale istruzione sopra gli accampamenti; con dichiarazione in ordine alle competenze militari si nei casi di guerra, che negli annuali campi d'istruzione*, a cui era accluso il *Regolamento pel servizio delle regie truppe in campagna*, riportato in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina*, annata 1833, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1833.

^{LXXXXVIII} *Regolamento pel servizio delle regie truppe in campagna*, del 19 gennaio 1833, articolo 2, paragrafo 43, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina*, annata 1833, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1833, pag. 65.

^{LXXXXIX} *Regolamento pel servizio delle regie truppe...* cit., Titolo decimoterzo - *Convogli* – Capo Primo - *Scorta e difesa* - articolo 1, *Scopo e scorta de'convogli*, paragrafo 663.

^{XC} Idem, Idem, paragrafo 667, pag. 133.

^{XCI} *Regolamento...* cit., idem, art. 2, paragrafo 672, pag. 134.

^{XCII} *Regolamento...* cit., idem, art. 3, *Spartimento del convoglio*, pagg. 134-5.

^{XCI} *Regolamento...* cit., idem, art. 5, *Norme per la marcia e la difesa*, pag. 136.

^{XCV} *Regolamento...* cit., idem, art. 7, *Fermate, Parchi*, pag. 137.

^{XCV} *Regolamento...* cit., idem, art. 8, *Caso di attacco per parte del nemico*, paragrafo 712, pag. 138.

^{XCVI} *Regolamento...* cit., id., id., paragrafo 713, pag. 138.

^{xcvii} *Regie determinazioni sopra l'ordinamento ed il servizio del corpo del treno di provianda*, Torino, 21 ottobre 1834 – Divisione Fanteria, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1834*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1834, pagg. 539-557.

^{xcviii} *Regie determinazioni sopra l'ordinamento ed il servizio del corpo del treno di provianda*, cit., Capo I, Art. I, § 3, pag. 540.

^{xcix} Idem.

^c Idem, § 5.

^{ci} *Regie determinazioni...*, cit., Capo II, Art. 8, § 21, pag. 543.

^{cii} Idem, art. 9, § 23, pag. 543.

^{ciii} *Regie determinazioni...*, cit., Allegati, n. III, *Tavola degli arredi, degli oggetti di bufalo e corame, delle armi, e degli arnesi da cavallo competenti al Corpo del TRENO DI PROVIANDA in tempo di pace*, pag. 555.

^{civ} Idem.

^{cv} *Si permette l'esecuzione di alcuni trasporti per mezzo del treno di provianda, d'effetti di piccolo arredo, che il corpo reale d'artiglieria deve spedire alli suoi distaccamenti*, del 5 settembre 1835, in *Raccolta di R. Determinazioni, regolamenti decisioni ed altri provvedimenti relativi all'amministrazione ed al servizio militare di terra e di mare compilata d'ordine di S.M. per cura del Ministero di Guerra e Marina, annata 1834*, Torino, dalla stamperia di Giuseppe Fachelli, 1835, pagg. 371-2.

^{cvi} Canera di Salasco, rip. in Nicolò GIACCHI, *La campagna del 1849 nell'Alta Italia*, Roma, Comando del Corpo di Stato Maggiore del Regio Esercito - Ufficio Storico, 1928, pag. 129.

^{cvi} Rip. in GIACCHI, op. cit., pag. 130.

^{cvi} Il generale Eusebio Bava a S.E. il Ministro della Guerra, 23 novembre 1848, rip. in GIACCHI, op. cit., pag. 131.

^{cix} L'Intendente Generale Montale al generale Chrzanowski, 19 marzo 1849, rip. in GIACCHI, op. cit., pag. 134.

^{cx} *Ricordi del funzionario dell'Intendenza militare in campagna, compilati da un ufficiale della medesima, coll'approvazione del Ministero della Guerra*, Torino, Stamperia dell'Unione Tipografica Editrice, via della B.V. degli Angeli, casa Pomba, 1855.

^{cxi} *Ricordi del funzionario dell'Intendenza militare in campagna, compilati da un ufficiale della medesima, coll'approvazione del Ministero della Guerra*, Torino, UTET, 1855, pag. 38.

^{cxi} *Ricordi...* cit., pagg. 39-40.

^{cxi} *Ricordi...* cit., paragrafo 159, pag. 41.

^{cxi} Cristoforo MANFREDI, *La spedizione sarda in Crimea nel 1855-56*, Roma, USSME, Seconda edizione, 1956, pagg. 155-156.

^{cxi} MANFREDI, *La spedizione...* cit., pag. 226.

^{cxi} Idem, pag. 241.

^{cxi} *Specchio graduale numerico della forza del CORPO DEL TRENO D'ARMATA, allegato Regio Decreto 4 marzo 1860, relativo all'organico del Corpo del Treno d'Armata*, in "Giornale Militare" n. 8, del 16 marzo 1860, pagg. 210-211.

^{cxi} *Regio Decreto 4 marzo 1860, relativo all'organico del Corpo del Treno d'Armata, Disposizioni generali, punto 4°*, in "Giornale Militare" cit., pag. 211.

^{cxi} *Circolare N. 33 del 6 marzo 1860, Torino, da Ministero della Guerra, Gabinetto, Sezione 1ª ai Comandanti Gen. delle Divisioni milit. territoriali; dei Reali Corpi di Stato maggiore e dell'Artiglieria; Comandanti delle Divisioni attive; Presidente del Consiglio superiore del Genio; Comandante del Corpo del Treno d'Armata; Intendenze militari Divisionali; E per comunicazione: Ai Comandanti delle Brigate e Corpi tutti dell'Esercito ed agli uffici d'Intendenza militare – Riordinamento del Corpo del Treno d'Armata*, in "Giornale Militare" n. 8, del 16 marzo 1860, pag. 212.

^{cxi} Circolare citata.

^{cxi} *Regio Decreto 9 aprile 1860, che aumenta la forza del Corpo del Treno d'Armata*, in "Giornale Militare" n. 13, del 16 aprile 1860, pag. 341.

^{cxi} *Circolare N. 9 del 3 agosto 1860, Torino, da Ministero della Guerra, Direz. gen. delle armi di fant. e cavall. – Divis. Cavall., Sezione 1ª ai Comandanti Gen. dei Dipartimenti milit. Comandanti delle Divisioni attive; delle Divis. militari territoriali; ispettorati dell'Esercito; Comandante del Corpo del Treno d'Armata; e di tutti i Corpi dell'Esercito – Maggiori del Treno d'Armata presso i Gran Comandi*, in "Giornale Militare" n. 31, dell'8 agosto 1860, pag. 863.

^{CXXIII} *Regio Decreto 9 aprile 1860, che aumenta la forza del Corpo del Treno d'Armata*, in "Giornale Militare" n. 13, del 16 aprile 1860, pag. 341.

^{CXXIV} *Specchio graduale numerico della forza del CORPO DEL TRENO D'ARMATA, allegato al Regio Decreto 6 settembre 1860, relativo al riordinamento del Treno d'Armata*, in "Giornale Militare" n. 31, dell'8 agosto 1860, pag. 964.

^{CXXV} Rip. in Gustavo SACERDOTE, *La vita di Giuseppe Garibaldi*, Milano, Rizzoli, 1933, pag. 698.

^{CXXVI} *Tabella della formazione d'un Reggimento del TRENO D'ARMATA, composto d'uno Stato Maggiore, otto Compagnie attive ed una di Deposito, allegata al Regio Decreto 24 gennaio 1861, relativo al riordinamento del Treno d'Armata*, in "Giornale Militare" n. 3, del 6 febbraio 1861, pagg. 70-71.

MARIO PIETRANGELI

STORIA DEI REPARTI MILITARI FERROVIARI NEL MONDO DEI TRASPORTI MILITARI E DEI MATERIALI FERROVIARI PER LE EMERGENZE CIVILI E MILITARI

Prefazione

Sin dalla fine del secolo scorso il servizio militare ferroviario ha costituito una specialità di grande importanza tattica. Per questa sua nobiltà d'origine esso si presenta ancora oggi, anche dopo le radicali ristrutturazioni degli eserciti, come specialità del genio.

La grande stagione del trasporto militare su rotaie maturò durante la Grande Guerra, quando il repentino sviluppo del trasferimento terrestre, dovuto alla meccanizzazione, causò, paradossalmente, la staticità del fronte, ove l'afflusso di materiale era ben superiore alla velocità di progressione delle truppe, bloccate nelle trincee dal fuoco avversario. Il treno pertanto divenne non solo l'artefice della "nuova mobilità", ma, armato e corazzato, anche uno strumento bellico in funzione prevalentemente difensiva, nonché un importante ausilio all'evacuazione di feriti e malati. Nella Seconda Guerra Mondiale, quando i carri armati ed i mezzi meccanizzati restituirono mobilità tattica alla fanteria, l'impiego del treno militare rimase limitato ai grandi trasporti strategici e soprattutto a compiti sanitari. Ogni esercito, sino al termine della Seconda Guerra Mondiale, dispose di unità atte alla gestione di materiale ferroviario (basti pensare al notevole impiego di ferrovie Decauville durante la Prima Guerra Mondiale, oppure ai treni blindati che hanno combattuto in tutti gli eserciti del mondo e durante tutte le guerre fino a quelle coloniali francesi). Vi sono anche testimonianze fotografiche di treni "blindati" impiegati durante il sanguinoso conflitto jugoslavo, sebbene si tratta di mezzi di circostanza approntati, in emergenza, nel miglior modo possibile. Sebbene le ferrovie facciano parte del dispositivo economico di un Paese, l'evoluzione degli armamenti e delle strategie ha fatto sì che quasi tutti gli eserciti abbiano fortemente ridimensionato se non eliminato, dalle proprie strutture, le unità genio destinate alla gestione di problematiche ferroviarie. All'interno della NATO l'unico reparto addestrato ad operare in ambito ferroviario resta il **Reggimento Genio Ferrovieri**, appartenente alle nostre Forze Armate. Fondato come "**Brigata Ferrovieri**" nel 1873, oggi l'unità è organizzata come Reggimento atipico, strutturato com'è su due Battaglioni. Il primo si occupa di armamento (inteso come manutenzione e costruzione di strade ferrate e ponti) e montaggio di ponti ferroviari ed è di stanza a

Castel Maggiore (Bologna); il secondo dell'esercizio di linee ferroviarie ed è stanziato ad Ozzano dell' Emilia (Bologna).

Non va dimenticato che il treno militare rappresenta ancora oggi la soluzione ottimale per il rapido trasferimento di strutture sanitarie campali, l'improvvisa evacuazione di uomini e mezzi, il movimento su lunghi percorsi terrestri e le esigenze di soccorso in caso di calamità naturali, grazie alla capacità di penetrazione in territori caratterizzati da inagibilità stradale, alla sostenuta velocità di crociera, nonché alla confortevole abitabilità e grande capacità di carico. Infatti, con un solo treno, condotto da due operatori, è possibile trasportare, in metà del tempo e con un decimo di consumo energetico rispetto al trasporto tradizionale su strada, le riserve logistiche di un'intera Divisione, altrimenti caricabile su oltre centoventi autocarri (che formerebbero una colonna di almeno dodici chilometri, impegnando da centoventi a duecentoquaranta uomini). Per questi validi motivi il servizio ferroviario militare ha il compito di garantire il funzionamento e il governo delle linee ferroviarie nazionali **in tempo di emergenza militare**. La Storia ci ha dimostrato l'importanza dei trasporti ferroviari. Per il futuro è opportuno confidare e sperare nella saggezza dell'umanità; essa solo può permettere alla ferrovia di svolgere la missione per la quale è stata creata: unire gli uomini oltre le frontiere e portare il suo contributo nel trasporto e nello scambio internazionale. La vera vocazione dell'uomo è applicabile ugualmente alla ferrovia: se deve essere soldato, essa lo diventa, **Ma non sarà mai questa la sua vera faccia e la sua vera missione.**

1. Evoluzione Storica dei trasporti militari per ferrovia

1.1 Origini e sviluppo dei trasporti militari

I gravi problemi di sostegno durante le guerre napoleoniche, conclusesi nel 1815 forzarono lo sviluppo della ferrovia. Dal profilo militare questo nuovo sistema di trasporto fu subito tenuto in considerazione. Napoleone, durante la sua campagna di Russia, per il proprio sostegno si basava su depositi situati lungo l'asse d'avanzata. Il grande problema era il trasporto di queste merci sino al fronte. Per risolverlo, creò le prime "formazioni di un treno", che avrebbero dovuto, senza alcuna difficoltà, rifornire le truppe ed i successivi depositi lungo la linea ferroviaria. Problemi di carico (anche il mangime degli animali da tiro doveva essere trasportato) misero però Napoleone dinanzi ad una situazione che si rivelò insormontabile.

Per garantirsi la propria mobilità l'esercito doveva avere al seguito rifornimenti per circa 24-28 giorni: ciò significava che il fronte non poteva essere a più di 15 giorni di marcia dai depositi, altrimenti i carri trasporto

non sarebbero riusciti a seguirne l'avanzata. Napoleone fu obbligato ad arrestarsi prima di quanto la situazione tattica richiedesse.

Il "conflitto" tra tattica e logistica, cui si aggiunse la "fuga" delle truppe dello Zar a Smolensk, condussero al tracollo della grande Armata. Con l'incendio di Mosca, inoltre, a Napoleone venne a mancare anche un rifugio per l'esercito. La fine era arrivata: la logistica ebbe un tracollo definitivo e Napoleone perse 500.000 soldati.

L'Inghilterra fu la prima nazione, all'inizio dell'era ferroviaria (1830) ad effettuare il trasporto di un Reggimento a bordo di un treno (da Liverpool a Manchester, in sole 2 ore, quando, per coprire a piedi la stessa distanza, 55 km sarebbero occorsi due giorni).

Successivamente, nel 1833, a due anni dall'inizio dei lavori di costruzione delle prime linee civili, Federico Guglielmo Harcot presentò una proposta concreta per la realizzazione, tra Waser e la Lippe, di una linea ferroviaria di incontestabile valore militare per la Germania. L'argomentazione principale della sua proposta fu che tramite tale linea sarebbe stato possibile concentrare un elevato numero di militari, con celerità e senza affaticarli eccessivamente. La proposta, insieme ad altre fu discussa animatamente, ma lasciata infine cadere dal governo, convinto che si trattasse solo di un frutto dell'immaginazione di Harcot. Il suo libro, *"La ferrovia da Minden a Colonia"* ebbe invece una certa risonanza in Francia, ove generò un certo allarme tra i generali dell'esercito. Il testo lasciava infatti intravedere la possibilità di un'invasione dell'esercito prussiano, capace di raggiungere la frontiera francese, tramite ferrovia, ad alta velocità e in tempi assai contenuti. Il generale Lemarque avisò immediatamente il governo: la ferrovia avrebbe potuto influenzare la guerra come a suo tempo aveva già fatto la polvere da sparo.

In Germania la costruzione di linee ferroviarie di valore strategico iniziò subito; nel 1842 vennero realizzate linee che, partendo da Colonia e Mannheim permettevano di concentrare forze militari lungo tutto il Reno in sole 24 ore.

Quanto succedeva in Germania ebbe una certa risonanza anche in Francia, ma non indusse il Paese a costruire rapidamente linee ferroviarie che potessero avere anche uno scopo militare. Così facendo si commise il grave errore di non riconoscere l'alto valore strategico di una propria rete ferroviaria. Nel 1844 la Germania possedeva già circa 5300 chilometri di rete ferroviaria, mentre la Francia a malapena 1500.

Nel 1842 l'Inghilterra promulgò il *"Railway Regulation Act"*. La legge precisava che i trasporti militari dovevano essere effettuati esclusivamente con treni regolari. Due anni più tardi una nuova legge obbligò le società ferroviarie a eseguire i trasporti militari secondo gli ordini del governo.

Non molto comunque se posto a confronto con quanto veniva fatto negli Stati Uniti nello stesso periodo. Nel 1838 il generale Edmund P. Gaines sviluppò il primo piano integrato in fatto di trasporti militari. Il piano prevedeva la costruzione, da parte dell'esercito, di sette linee ferroviarie d'interesse strategico, che avrebbero attraversato tutto il paese.

Alcune di queste vennero effettivamente costruite dall'esercito, ma il progetto del generale Gaines risultò così interessante e geniale che le restanti linee vennero costruite, da società civili, per un uso esclusivamente commerciale.

Dopo il trasporto tra Liverpool e Manchester del 1830 nessun altro trasporto ferroviario di militari fu effettuato in Inghilterra. Il primo, successivo, grande spostamento di unità su ferrovia avvenne solo nel 1846, quando 12.000 uomini del VI Corpo d'Armata prussiano con cannoni, viveri e munizioni, furono caricati su alcuni treni destinati a Cracovia (dove un tentativo di rivoluzione richiedeva l'intervento dell'esercito). La rapidità in questa missione fu essenziale e, anche grazie alla ferrovia, la rivolta fu subito domata.

Nel 1849, 30.000 soldati russi furono trasportati, su ferrovia, dalla Polonia a Godine, presso Vienna, per raggiungere l'Armata austriaca durante la rivolta nella Slesia. Nell'inverno 1850, 75.000 uomini della stessa Armata, con 1000 tra cannoni e carri e 8000 cavalli, vennero trasportati da Vienna sino alla frontiera della Slesia, coprendo una distanza di 240 chilometri. A causa della scarsità di materiale rotabile, di personale specializzato (la preparazione era insufficiente) e delle cattive condizioni meteorologiche, l'operazione richiese ventisei giorni. Non fu certo un successo, considerando che a piedi le truppe avrebbero percorso lo stesso tragitto nel medesimo tempo, ma da queste grandi manovre si trassero conclusioni importantissime: nel 1851 infatti l'Austria realizzò una pianificazione di linee ferroviarie strategiche ed una riorganizzazione per l'impiego futuro. Nello stesso anno una Divisione di 14.500 uomini fu trasportata da Cracovia a Hradisch, con 464 carri, 48 pezzi d'artiglieria e 2000 cavalli. I 300 chilometri furono percorsi in soli due giorni, (a piedi ce ne sarebbero voluti 15).

1.2 La guerra di Crimea e la nascita del genio ferrovieri (1854 – 1856)

La prima vera ferrovia, **costruita per scopi unicamente militari da militari italiani - sabaudi**, fu realizzata durante la Guerra di Crimea e venne costruita tra lo scalo marittimo di Balaclava e il campo delle truppe franco-britanniche che assediavano la città di Sebastopoli.

Tale linea, sviluppata su dodici chilometri, fu realizzata per garantire l'afflusso dallo scalo marittimo alla zona di Kamara, dei rifornimenti per

l'alimentazione del campo.

Anche se la distanza tra questo e il porto era solo di circa dieci chilometri, a causa dell'assenza di strade erano necessarie più di dodici ore per coprire il tragitto di andata e ritorno. Per porre rimedio a questi problemi si decise quindi di costruire una linea ferroviaria. Le attività di tracciamento ed armamento ferroviario furono effettuate dalle truppe del genio, con l'ausilio di militari tratti dalle altre armi. Per il funzionamento della linea, per tutta la durata della campagna, furono impiegati ferrovieri militari e militarizzati.

La linea era indubbiamente molto primitiva, ma riuscì comunque a svolgere il suo compito molto egregiamente.

1.3 La guerra Franco – Austriaca (1859)

Nella guerra Franco-Austriaca del 1859, entrambe le parti in conflitto utilizzarono le linee ferroviarie esistenti, sia per convogliare le truppe al fronte sia per evacuare i feriti. In particolare i francesi seppero, meglio degli austriaci approfittare del treno per condurre le proprie truppe al fronte. Migliaia di uomini attraversarono giornalmente la Francia in treno, diretti sui campi di battaglia in Italia. Malauguratamente i vantaggi acquisiti, grazie alla rapidità dei trasporti, furono dissolti dai gravi errori dello SM francese, che causarono deficienze nel trasporto dei rifornimenti. Dopo la vittoriosa battaglia di Solferino, i francesi furono incapaci di seguire l'Armata austriaca in ritirata, dal momento che i rifornimenti erano sufficienti per una sola giornata.

Il primo impiego strategico della ferrovia si è pertanto avuto durante questa campagna; infatti i francesi, che avevano schierato le proprie truppe nella zona di Alessandria-Casale ed avevano effettuato alcune mosse dimostrative per dirigere il grosso delle truppe verso Piacenza, sorpresero l'avversario spostando per ferrovia (in otto giorni) la massa del proprio esercito nella zona di Novara-Vercelli-Mantova e disponendosi, per il passaggio del Ticino, a Boffalora, disorientando e superando il nemico.

Gli austriaci non impararono molto dalle esperienze fatte nel 1850; i rifornimenti e la truppa si ammassarono a Vienna, dove però la mancanza di mezzi costrinse all'attesa del ritorno dei treni vuoti dal fronte. A causa di queste difficoltà interne, 40.000 uomini e 10.000 cavalli dovettero raggiungere Bolzano via strada. Durante questa guerra la ferrovia fu utilizzata in modo massiccio per l'evacuazione di feriti e morti, senza badare al "confort". La Guerra d'Italia è da considerare una tappa essenziale nello sviluppo dell'utilizzo, per scopi militari, della ferrovia.

1.4 La guerra di secessione (1861 – 1865)

Altra occasione che permise di dimostrare l'importanza strategica della ferrovia fu la guerra di secessione americana. Le ferrovie si erano espanse

in modo imperioso su tutto il territorio americano sia a nord che a sud, il che favorì ulteriormente lo sviluppo dei trasporti militari. All'inizio della guerra civile vi erano in servizio 50.000 chilometri di rete ferroviaria.

Tutte le grandi battaglie di questa guerra si svilupparono in particolare attorno alla rete ferroviaria: le parti opposte compresero subito l'importanza delle linee ferrate e cercarono, con tutti i mezzi, di proteggerle o di impadronirsene. Per la prima volta, l'idea della distruzione di una ferrovia, quale importante via di "comunicazione militare", s'impose come importante elemento della tattica militare. Furono i sudisti per primi a sfruttare le azioni di sabotaggio delle linee a scopo militare contro i manufatti in legno e le installazioni ferroviarie complete (come a Martinsburg 1861 e Fredericksburg 1862).

Nel gennaio 1862 una legge pose tutto il materiale rotabile ed il "personale ferroviario nordista" sotto l'autorità militare; ciò permise di regolamentare l'uso del materiale rotabile e del personale civile.

La distruzione delle linee ferroviarie assunse proporzioni tali da costringere lo SM nordista a formare un'unità speciale incaricata di ricostruire le opere distrutte (v. Capitolo 2).

Il primo trasporto di una certa importanza fu il trasferimento dell'armata del generale sudista Bragg da Tupela sino a Chattanooga, con l'intento di invadere il Kentucky ed il Tennessee. La distanza tra le due città era di 300 km, ma con il treno la distanza da affrontare aumentava sino a circa 1200 chilometri, in conseguenza del percorso ferroviario, che obbligava a scendere prima verso sud. La fanteria fu comunque trasportata con il treno mentre l'artiglieria e la cavalleria si trasferirono su strada. Nonostante la grande differenza di distanze, la fanteria raggiunse per prima la destinazione. Incoraggiati da questo successo i Confederati, l'anno seguente, fecero un altro movimento strategico: dopo la battaglia di Gettysburg (settembre 1863) alcune Brigate di Longstreet (12.000 uomini) vennero trasferite in Virginia per partecipare alla battaglia per il possesso dell'importante raccordo ferroviario di Chattanooga. Lo spostamento sui 1400 km di linea fu molto laborioso e solo la metà degli uomini riuscirono ad arrivare in tempo per partecipare alla battaglia di Chickamauga Creek. La prima unità raggiunse il luogo stabilito dopo 7 giorni e 10 ore; le altre, di artiglieria e cavalleria, impiegarono da 8 a 16 giorni per percorrere le 835 miglia; i carri rifornimento furono addirittura abbandonati in Virginia.

La vittoria confederata a Chickamauga mise l'esercito nordista sulla difensiva a Chattanooga. In loro aiuto, fu deciso il trasferimento di 22.000 uomini, completamente equipaggiati e agli ordini del generale Hooker, ma la distanza da coprire era notevole: 1970 chilometri. Vi erano comprensibili e poco velati scetticismi sulla possibilità d'esecuzione di un simile trasporto: ebbene, in meno di undici giorni il Corpo arrivò a destinazione con l'artiglieria ed i cavalli; un'impresa logistica straordinaria.

Poco tempo dopo il generale Sherman condusse la campagna per la conquista di Atlanta, cominciata nel maggio 1864. Doveva essere una dimostrazione senza precedenti dell'importanza della ferrovia per i trasporti militari e per tutta la logistica: 100.000 soldati e 35.000 cavalli avrebbero dovuto essere trasportati lungo 760 chilometri, da Louisville ad Atlanta. La linea fu, per ben 196 giorni, periodicamente sabotata dai Confederati e subito riparata dal Corpo di costruzione federale. Sherman perse, nei continui attacchi, 17.000 uomini e giornalmente 600 ton. di materiale di prima necessità. Calcolò peraltro, che se non fosse stato in grado di utilizzare la ferrovia, gli sarebbero occorsi 36.800 carri trainati ciascuno da 6 muli per trasportare i rifornimenti per i suoi uomini, in considerazione del fatto che aveva già riunito approvvigionamenti per 600.000 uomini.

Shermann commentò questa esperienza così:

“Nessun esercito dipendente da vagoni può operare a più di 100 miglia dalla sua base, perchè i continui attacchi a cui sono sottoposti i treni rendono inutilizzabile il contenuto dei vagoni”

Durante la guerra di secessione vide la sua nascita anche il treno blindato, di cui ci occuperemo nel paragrafo 8.

In Europa questo conflitto venne seguito con assiduo interesse; gli Stati Maggiori delle potenze del vecchio continente presero rapidamente coscienza dell'importanza strategica dei trasporti su ferrovia.

Gli insegnamenti furono impiegati già cinque anni dopo nel corso della guerra franco-prussiana.

1.5 La guerra franco – prussiana (1870 – 1871)

La Francia dichiarò guerra alla Prussia il 19 luglio 1870. Lo SM prussiano aveva preparato nei minimi dettagli l'uso della ferrovia quale mezzo bellico.

Avendo particolare riguardo per la difesa della città di Metz ed in particolare per la possibile distruzione della rete ferroviaria, i prussiani non esitarono a ingaggiare civili e soldati (3000 minatori e 1200 soldati del genio) per costruire linee militari. Una prima linea, di 35 chilometri, che congiungeva Remilly a Pont-à-Mousson, permise di far arrivare i rinforzi necessari durante la battaglia de Gravelotte; un'altra, di 3 chilometri, aggirava un tunnel distrutto dai francesi.

In Francia, dal 16 luglio al 4 agosto, 300.000 soldati, 65.000 cavalli, 7000 cannoni e 5000 vagoni carichi di rifornimenti vennero inviati verso est. Questo spostamento fu un tentativo di Gambetta e Bourbaki di sfruttare la

vulnerabilità prussiana nell'est della Francia. La concentrazione delle truppe venne però effettuata in un modo disordinato: senza riflettere adeguatamente sui dettagli logistici, grandi unità furono spedite dalla Loira alla Senna, per poi attendere per giorni l'arrivo di treni nella zona. I soldati furono caricati su vagoni merci e in molti persero la vita. Nessun ufficio era personalmente responsabile, dal momento che i militari ignorarono o rifiutarono di aiutare il personale ferroviario nello sforzo richiesto. Alla fine vi furono soldati della cavalleria che giunsero a destinazione senza cavallo e ancora ufficiali che persero il contatto con i propri soldati.

Alla stazione di Metz vi fu un congestionamento del traffico generale con personale militare e materiali privi di destinazione. Dopo la capitolazione di Metz, i prussiani si impadronirono di 16.000 vagoni carichi di materiale.

I francesi, durante la loro ritirata, prepararono molte azioni di sabotaggio, che però non furono ben eseguite; i danni furono lievi e tali da non arrecare grossi problemi all'esercito prussiano nella sua avanzata verso la capitale Parigi. Sei settimane dopo la dichiarazione di guerra, la potente armata prussiana comandata da Roon e da Moltke era già alle porte di Parigi e rimase assediata dal 19 settembre 1870 al 28 gennaio 1871. Ovunque, nel paese, si accendevano focolai di resistenza contro l'invasore. Gli scontri con l'esercito prussiano si prolungarono per diversi mesi e posero la direzione militare tedesca di fronte a gravi problemi. L'esercito tedesco si sentiva a disagio, bersagliato com'era dalle imprevedibili azioni delle forze della resistenza popolare. Alla fine per poter sorvegliare i circa 4000 chilometri di rete, l'esercito prussiano dovette impiegare più di 100.000 uomini. Durante l'assedio di Parigi entrò in azione anche un treno blindato (v. capitolo 1.11). La sconfitta fu dovuta essenzialmente ad una flagrante mancanza di coordinazione fra le autorità civili, con relativa notevole confusione nei trasporti, che influenzò negativamente il conflitto per la Francia.

Alla fine della guerra la Francia decise di riorganizzare a fondo il sistema dei trasporti militari, integrando le ferrovie nella pianificazione della difesa nazionale.

1.6 La Transiberiana e le ferrovie prima della Prima Guerra Mondiale

1.6.1 La Transiberiana

Desideroso di garantire la difesa militare delle province dell'est asiatico, di estendere l'influenza russa verso la Cina e di promuovere l'industria nella Siberia, lo Zar fece costruire la linea ferroviaria Transiberiana attraverso il possedimento cinese della Manciuria. Sconfitto a Porto Arturo nella guerra contro il Giappone, fu costretto a cambiare l'itinerario finale spostandolo interamente su suolo russo, nelle valli dell'Amour e dell'Oussuri.

Con i suoi 9338 chilometri di binario che si stendono da Mosca a Vladivostok, la Transiberiana è la più lunga linea ferrata del mondo. Altre grandi linee furono costruite con scopi originariamente militari, come la Transcaspiana, costruita al ritmo talvolta di 1400 metri al giorno, che collega il Mar Caspio a Taschkent, nel Turkestan. Durante la guerra russo-giapponese (1904 – 1905) l'importanza della ferrovia durante un conflitto fu nuovamente posta in evidenza con la sconfitta della Russia che, seppur numericamente più forte, fu incapace di trasportare un numero sufficiente di uomini in tempo sul teatro delle operazioni.

1.6.2 I preparativi per la Grande Guerra

In Germania, grazie alla nazionalizzazione delle ferrovie, si costruirono linee strategiche senza grossi problemi. Nel 1911, 19 linee, di cui 16 a doppio binario attraversavano il Reno. In previsione dell'invasione della Francia, attraverso il Belgio, furono costruite altre linee con soli scopi militari. Queste linee vennero però dotate di stazioni di smistamento sproporzionate al bisogno del traffico normale.

1.7 La Grande Guerra 1914 - 1918

La guerra del 1914 – 1918 dimostrò l'importanza schiacciante delle ferrovie per le nazioni in guerra. In particolare in Francia dove, come un animale bicefalo, le ferrovie francesi dovettero servire a volte la Francia ed i suoi alleati, a volte la Germania nei dipartimenti occupati. Nei prossimi capitoli analizzeremo nei dettagli i compiti multipli assicurati dalla rete ferroviaria.

1.7.1 La battaglia delle frontiere

Il piano di guerra tedesco (piano Schlieffen) prevedeva l'invasione della Francia attraverso il Belgio, aggirando le linee francesi. L'offensiva doveva essere rapida e si prevedeva addirittura di raggiungere Parigi in sole 6 settimane; da lì le Divisioni tedesche sarebbero state successivamente spostate sul fronte russo, in aiuto delle altre già impegnate. Il piano francese invece, prevedeva una concentrazione di truppe ad est, cioè al confine con la Germania, lasciando sguarnita la frontiera belga, dove invece avvenne lo sfondamento.

I francesi terminarono la mobilitazione delle truppe di frontiera il 3 agosto; lo stesso giorno iniziarono i trasporti di mobilitazione che terminarono il 5 agosto. Da quel momento ebbero anche inizio i trasporti di concentrazione. In pochi giorni, 80.000 tedeschi attaccarono Liegi usando la linea costruita prima della guerra. Bruxelles venne occupata in 15 giorni e quindi la strada per la frontiera francese risultava libera. Davanti a questo movimento dilagante di truppe tedesche attraverso il Belgio, i francesi decisero di rinforzare la loro sinistra. Il trasporto avvenne con la ferrovia

ed in condizioni molto delicate, visto che questo movimento tagliava linee ancora in esercizio.

1.7.2 La battaglia della Marna

Lo scopo di questa offensiva avrebbe dovuto essere quello di accerchiare il nemico in fuga e di annientarlo. La ritirata delle truppe francesi avvenne però in modo intelligente riuscendo a sfuggire per ben tre volte all'accerchiamento tedesco e a giungere quasi "intatti" alla difesa del Marna. Se vogliamo dare una spiegazione al perché i tedeschi non abbiano portato a compimento la propria offensiva, troviamo la solita risposta: è il tipico fallimento di tutte le offensive troppo rapide; nei primi giorni di guerra, infatti, i tedeschi avevano conquistato quasi totalmente la Francia, con la stessa rapidità con cui, una generazione più tardi, i loro successori avrebbero, con lo stesso metodo, occupato la Polonia. La prima Armata tedesca spinse a marcia forzata la sua fanteria per quasi cinquecento chilometri, dalla Mosa alla Marna passando per Bruxelles, ma il servizio logistico non poté tenere il suo passo (in qualsiasi esercito l'avanzata è l'incubo dell'ufficiale di sussistenza). Mano a mano che i soldati tedeschi si allontanavano dai terminali ferroviari, i rifornimenti scarseggiavano. I tedeschi non riuscivano a rimettere in funzione le ferrovie danneggiate in modo celere e gli automezzi requisiti non erano sufficienti a rinforzare le colonne di rifornimento, trainate dai cavalli.

La fanteria tedesca, esausta dopo la lunga marcia e a corto di rifornimenti, indietreggiò disperatamente, ai primi segni di contrattacco. La guerra lampo del 1914 era miseramente fallita. L'errore tedesco fu decisivo. Non essendo riuscita a mettere fuori combattimento la Francia all'inizio, la Germania fu condannata a quella lunga lotta su due fronti tanto temuta dal suo SM. Le armate sul fronte occidentale adottarono i metodi della guerra d'assedio; con l'inizio del blocco navale alleato e la Germania perse ogni speranza di vittoria.

1.7.3 La battaglia di Verdun

Nel 1916 si svolsero diversi combattimenti durante i quali le ferrovie furono sottoposte ad un intenso sfruttamento. Dal 1° gennaio al 30 novembre vennero preparati e fatti circolare 11.789 treni costituiti da 50 vagoni ciascuno, per lo spostamento di grandi unità. Nella sola vigilia della battaglia di Verdun circolarono, sulla rete dell'est, 2588 treni. Le unità specialistiche del genio ferroviario raddoppiarono la linea Calais-Dunkerque, costruirono una seconda uscita a Dunkerque e approntarono dei miglioramenti presso i porti di Rouen, le Havre e Calais.

1.8 Il periodo tra le due guerre mondiali

Dopo la Prima Guerra, le ferrovie subirono profonde modifiche nella loro organizzazione e, come era logico aspettarsi, miglioramenti tecnici.

Verso la metà degli anni '30 troviamo le premesse per un possibile altro conflitto mondiale: le società ferroviarie inglesi, con l'aiuto del governo, si stavano già preparando a questa possibilità e 73 treni furono equipaggiati per svolgere la decontaminazione contro i gas nervini. Nel 1938 le imprese furono dotate di materiali e attrezzature idonee a svolgere rapide riparazioni delle linee.

1.9 La seconda Guerra Mondiale

L'uso della ferrovia, durante la Seconda Guerra Mondiale, è stato senza dubbio aumentato rispetto a quanto osservato nei conflitti precedenti.

L'obiettivo di diverse grandi offensive fu quello di assicurarsi l'utilizzo dei terminali ferroviari e assicurarsi il controllo di tratte tra importanti installazioni, con il doppio intento di sfruttare le installazioni quali basi logistiche e di impedirne, nel contempo, l'uso all'avversario. Fu importante quindi tenere in considerazione sia le linee campali, costruite velocemente al fronte, sia la rete ferroviaria interna al paese. Dove fu possibile far funzionare la rete ferroviaria, fu possibile trasportare grandi quantitativi di materiale e rifornimenti sino al fronte. Dove invece le reti ferroviarie furono sabotate o distrutte, le truppe combattenti si trovarono subito in grosse difficoltà ed in parte andarono incontro a sconfitte.

Tutte le potenze avevano "truppe ferroviarie" per la costruzione, la manutenzione ed il funzionamento delle proprie linee ferrate. Durante le ritirate taluni eserciti avevano addirittura unità specializzate per la distruzione delle linee.

In Germania, in special modo nelle zone di confine, furono costruite, prima della guerra, linee di sorpasso e stazioni di smistamento che furono usate all'inizio del conflitto come luogo di carico e come postazioni per treni blindati.

Durante le offensive in Polonia, Francia e Unione Sovietica, i tedeschi iniziarono sistematicamente con la distruzione dei nodi ferroviari più importanti; lo stesso "trattamento" fu poi riservato ai tedeschi dagli alleati durante lo sbarco in Normandia (v. Allegato 6) e durante la battaglia in Germania. All'inizio dell'invasione circa l'80% della rete ferroviaria francese era distrutta; rimanevano in servizio solo piccole tratte. Le grandi città, Parigi, Lione, Marsiglia e Lille non erano più raggiungibili tramite ferrovia.

Nel 1940 il sistema ferroviario era ancora al centro della pianificazione militare, come accadeva peraltro sin dai tempi della guerra civile americana. Ma i movimenti degli eserciti dai propri terminali ferroviari erano stati sempre molto limitati, in parte anche a causa delle dimensioni sempre maggiori dei magazzini di rifornimento necessari a chi attacca. Durante la Prima Guerra Mondiale depositi capaci di stoccare fino a mezzo milione di tonnellate di materiale avevano segnalato al nemico il punto esatto da cui sarebbe partito il successivo attacco. Tale limitazione venne eviden-

ziata anche durante i preparativi tedeschi per l'invasione in Polonia, sebbene i pericoli della ricognizione siano stati evitati, dal momento che l'invasione non venne mai preceduta da una dichiarazione di guerra.

1.9.1 L'importanza della rete ferroviaria nel sostegno

Una chiara dimostrazione dell'importanza del sostegno ferroviario fu la stretta dipendenza con esso dell'aviazione, impegnata nei raid aerei sulla Germania: per un raid con 500 "fortezze volanti" e 500 "Liberator" erano necessari 11.000.000 di litri di carburante (pari a 650 vagoni cisterna, divisi su 28 treni) e 3000 t di bombe trasportate da 362 vagoni su 8 treni!

Altro chiaro esempio fu l'attacco germanico contro la Russia del 1941, dove lo SM della Wehrmacht, in quattro mesi, dovette pianificare un'avanzata su un fronte di 1600 chilometri, con 105 Divisioni di fanteria e 32 Divisioni blindate, (una Panzer Division necessitava, per spostarsi, di 50 treni); ciò significò, per i tedeschi, un fabbisogno di 300.000 vagoni.

1.10 La guerra di Corea

Durante questa guerra il 98% delle truppe e della logistica fu trasportata su ferrovia. L'aviazione americana distrusse ripetutamente le linee di rifornimento cinesi, ma, dopo solo un giorno o due, i treni erano nuovamente operativi. Nei due anni di conflitto i cinesi hanno rifornito ininterrottamente le proprie truppe, testimoniando così la durabilità e la flessibilità delle ferrovie. Durante le diverse operazioni aeree i cinesi hanno dimostrato la loro abilità nel riparare i tracciati ferroviari interrotti. Essi erano in grado di ripristinare le linee, che gli alleati distruggevano, in poco tempo, creando così un circolo vizioso. Il fallimento degli sforzi alleati è forse da ricercarsi nell'impossibilità politica di distruggere le linee al di là del confine cinese, impegnandosi solamente nell'impedire l'avanzata verso sud, secondo quanto imposto dalle decisioni dell'ONU.

1.11 I treni militari blindati

I primi treni blindati furono costruiti durante la guerra di secessione. Il punto debole per il rifornimento su ferrovia era l'impraticabilità dei binari che paralizzavano i treni più mastodontici. Laddove i sabotaggi delle linee venivano notati in tempo, il convoglio si poteva arrestare e il personale per la manutenzione poteva iniziare i propri lavori di ripristino. Ma in tal modo diveniva impossibile non esporre al fuoco nemico gli addetti ai lavori; era dunque necessario poter beneficiare di una buona copertura al fine di consentire loro di terminare i lavori in tempi brevi e in una cornice di relativa sicurezza; da qui partì l'idea di creare dei treni blindati. Si iniziò proteggendo la locomotiva, organo di trazione vitale per il treno, contro le schegge e le armi leggere; in seguito furono costruite casematte rotabili per il fuoco d'appoggio e vagoni protetti per la truppa ed i materiali.

Come si può constatare, i treni blindati non sono da considerare armi offensive, ma piuttosto mezzi di lotta da utilizzare in zone poco sicure, dove gruppi di partigiani o sabotatori cercavano di tagliare le vie di rifornimento.

Nel paragrafo 8 troverete le tappe più importanti della storia dei treni militari, storia che termina con la guerra in Indocina.

1.12 Considerazioni

La ferrovia ha oggi perso un pò della sua importanza nella pianificazione militare, in confronto a quanto ne aveva prima, quale riflesso del favore concesso ai trasporti motorizzati ed aerei. Sarebbe, a mio avviso, opportuno che il servizio militare ferroviario riceva nuovi impulsi.

La logistica, come abbiamo visto, ha sempre giocato e giocherà sempre un ruolo importante nelle operazioni militari, in quanto capace di influenzare il modo e il momento in cui un esercito può combattere o attaccare. L'importanza del trasporto di grandi quantitativi di merci o truppe su lunghe distanze non può non essere sottolineata. I generi ed i quantitativi delle merci che vengono distribuiti hanno un'influenza altrettanto diretta sul combattimento. I trasporti ferroviari sono tuttora ineguagliabili per quanto riguarda il movimento delle truppe e della logistica in generale.

La ferrovia consente di trasportare grossi quantitativi di merci in modo molto economico e veloce: ciò significa un basso prezzo in termini di personale e "spreco" energetico. Con soli tre operatori la ferrovia può trasportare migliaia di tonnellate di materiale; con il trasporto stradale è necessario impiegare una aliquota di personale 20 volte superiore e con un consumo energetico 4 volte superiore, per il medesimo trasporto. I trasporti aerei sono anch'essi più dispendiosi: necessitano di un consumo energetico 30 volte superiore a quello ferroviario, con un impiego di personale ben 123 volte superiore.

Le capacità di trasporto sono d'importanza vitale per le grandi unità. Il generale Patton durante l'avanzata verso Parigi fece notare come le reti ferrate e rotabile fossero sempre più importanti nella pianificazione operativa. La possibilità di manovrare è di significativa importanza per tutti gli eserciti.

Dalla loro creazione, sia le ferrovie che le truppe del genio ferroviario, hanno sempre svolto un ruolo essenziale nel sostegno agli spostamenti strategici e nel rifornimento su tutti i fronti di guerra. Le ferrovie sono fondamentali, nessun'altra modalità di trasporto può prendere il loro posto: così è stato e sarà ancora in un prossimo futuro. Quando una rete ferroviaria inizia la propria attività, immediatamente le sue capacità di trasporto possono essere utilizzate su larga scala (v. guerra di secessione).

Altro punto a favore è la resistenza ai danni o alla completa distruzione. È stato dimostrato nella guerra di Corea dove gli americani non sono riusciti a distruggere le linee di rifornimento dei cinesi (in quanto ben

organizzati nella riparazione e nel mascheramento delle stesse); da notare che i trasporti venivano effettuati di notte e di giorno: sia i treni sia i punti nevralgici della linea venivano mascherati.

Per l'efficienza delle ferrovie è infine importante dotare le stesse dell'autorità sufficiente a garantirne la perfetta organizzazione.

2. Storia dei corpi ferroviari

2.1 Introduzione

Durante la guerra civile americana la distruzione delle linee assunse un'ampiezza tale da costringere lo Stato Maggiore di Washington a formare un'unità speciale incaricata di ricostruire le opere ferroviarie distrutte. L'unità venne equipaggiata con ponti metallici intercambiabili, di portata massima pari a 18 t; dalla sua creazione sino alla fine delle ostilità questo corpo federale ricostruì 1032 chilometri di rete e 42 chilometri di ponti.

La guerra civile americana fu seguita con molto interesse dagli Stati Maggiori europei che presero rapidamente coscienza dell'importanza strategica dei trasporti ferroviari. I diversi eserciti iniziarono la pianificazione e la formazione di unità specializzate nel costruire o ripristinare linee danneggiate, nonché unità specializzate nella distruzione delle linee nemiche.

Nel 1864 la Prussia dotò il suo SM generale di un ufficio incaricato di studiare l'ingaggio strategico di questa modalità di trasporto. Nel 1871 un Battaglione del genio ferroviario fu costituito dalla stessa Armata prussiana.

L'Italia seguì l'esempio e nel 1873 formò la Brigata Ferroviaria, articolata su due compagnie; nel 1877 nei due Reggimenti genio furono costituite due compagnie ferroviarie.

Nel 1890 anche Gran Bretagna comprese la necessità di creare delle unità del genio specializzate nella costruzione e la manutenzione delle vie ferrate. Creò così l'*Engineer and Railway Volunteer Staff Corps*, i cui ufficiali furono scelti tra i migliori ingegneri e dirigenti ferroviari.

Fu solo dopo l'inizio della Prima Guerra Mondiale che la Francia, a sua volta, si dotò di unità ferroviarie, costituendo un Reggimento genio ferroviario composto da tre Battaglioni.

2.2 I corpi del genio ferroviario nella Prima Guerra Mondiale

Nella guerra 1914-18 quasi tutti i trasporti furono concentrati sulla ferrovia. Questa assunse quindi un'importanza fondamentale per il successo nelle operazioni. Bisognava quindi assicurare a qualsiasi prezzo il funzionamento e il celere ripristino delle linee danneggiate. La Francia aveva a disposizione il 5° reggimento del genio, esperto in tutte le attività proprie dell'arma. Era un'unità fenomenale e unica, per l'imponenza numerica capace di mobilitare. Il Comandante infatti aveva a sua disposizione: 450

ufficiali e 21.500 soldati delle formazioni da attività; inoltre 2250 ufficiali e 111.000 soldati delle truppe ausiliari.

2.3 Le truppe del genio ferroviario nella Seconda Guerra Mondiale

In Italia, il genio ferrovieri mobilità, per la guerra, 13 Battaglioni ferrovieri e 3 gruppi di esercizio linee. Queste unità furono impiegate su tutto il territorio nazionale e sul fronte occidentale. Le opere più importanti furono la costruzione di un ponte ferroviario-stradale sullo stretto di Corinto (di una lunghezza pari ad 84 metri, posto ad 80 metri di altezza) e il viadotto, sulla linea Salonico-Atene (136 metri di lunghezza, poggiante su due pile di 60 metri di altezza) costruito in soli 19 giorni. Le singole unità furono anche presenti sul fronte jugoslavo, dell'Africa del nord e sul fronte russo.

Anche gli Stati Uniti diedero un forte impulso allo "sviluppo ferroviario militare". L'unità di base, nelle zone di combattimento del Military Railway Service, era il Railway Operating battalion (ROB), forte di 850 uomini, suddiviso in 4 unità dalle mansioni ben distinte:

- Cp A Costruzione e sgombero linee ferroviarie
 2 Sezioni costruzione linee e 1 sezione costruzione ponti
- Cp B Macchinari; 2 sezioni officine e una sezione manutenzione
- Cp C Personale ferroviario
- Cp servizi Sostegno + logistica, comprendeva pure telegrafisti e sorveglianti linee

Questi Battaglioni erano sostenuti dai Railway Shop Battalions (RSB's) che si occupavano del materiale pesante e fungevano da deposito base.

Per la costruzione di ponti si poteva far capo all' Army Corps of Engineers.

Alla fine della guerra si trovavano in servizio 46 ROB e 12 RSB's sostenuti da 14 Railway Grand Division, unità che fungevano da direzione generale e formate da uomini provenienti dalle diverse direzioni ferroviarie americane. La maggior parte di queste unità furono sciolte alla fine del Secondo Conflitto Mondiale.

2.4 Le truppe nel dopoguerra

Nella guerra di Corea gli americani impiegarono tre Battaglioni operativi ROB e un Battaglione deposito RSB.

Durante la guerra in Indocina prestò servizio, dal 1946 al 1950, una compagnia di zappatori di ferrovia.

2.5 I Corpi Militari Del Genio Ferrovieri Nel Mondo

2.5.1 Il Genio Ferrovieri in Italia

Con l'ultima ristrutturazione dell'Esercito il Reggimento (1975) assunse l'attuale configurazione, che comprende un Comando di Reggimento, il

Battaglione "Armamento e Ponti Metallici Scomponibili", con sede a Castel Maggiore (BO) e il battaglione "Esercizio con sede a Ozzano dell'Emilia (BO).

2.5.2 Gli "zappatori" del Genio Ferrovieri in Francia

Il 5° Reggimento del Genio francese possiede una Compagnia Ferroviaria nel 155° Battaglione lavori pesanti ("zappatori", intesi come operai di armamento). Il compito di questa unità è di provvedere al ripristino di piccoli tratti di raccordi ferroviari militari. Un Plotone di tale compagnia nel 2006 ha sostenuto un addestramento congiunto in Italia con il nostro Genio Ferrovieri, quello britannico (507° STRE) e quello spagnolo presso il Poligono Ferroviario di Castel Maggiore (Bologna).

2.5.3 Il Genio Ferrovieri negli USA

Nell'Esercito americano la quota parte del Genio Ferroviario è attualmente marginale. Durante la Seconda Guerra Mondiale il RMS (sigla con cui era noto il Corpo ferroviario) era rappresentato in tutti i continenti: 43.500 soldati erano responsabili della manutenzione della ferrovia e i soldati avevano il "controllo" di circa 35.000 chilometri di linee. Attualmente il Genio Ferrovieri è rappresentato, nell'esercito americano, da un solo battaglione *di riserva*. Nella migliore delle ipotesi questa unità riesce a sostenere (come trasporti) una Brigata meccanizzata (1500 uomini).

2.5.4 Il Genio Ferroviario in UK

La Gran Bretagna mantiene solo un'unità di mobilitazione il "507° STRE (V) Railway" del "MWF" in Camberly, che si addestra periodicamente con il nostro Genio Ferrovieri.

2.5.5 Il Genio Ferrovieri in Svizzera

Le Forze Armate Svizzere sono dotate essenzialmente di reparti di mobilitazione nel campo ferroviario. Presso la Scuola del Genio di Brugg esiste un nucleo di Istruttori ferroviari (Ufficiali e Sottufficiali in servizio permanente) denominato "TRPG - SRG 256" che addestra nel campo ferroviario il personale civile svizzero periodicamente richiamato. Gli Ufficiali e Sottufficiali periodicamente si recano presso il nostro Reggimento Genio Ferrovieri per sostenere corsi di aggiornamento.

2.5.6 Il Genio Ferrovieri in Spagna

Dal 1936, durante la guerra civile, il Reggimento Ferrovieri viene sciolto e al suo posto fu creato il Servizio Ferroviario Militare, il cui fulcro è il raggruppamento di un Battaglione di "zappatori" ferroviari (operai dell'armamento), il 13°, e di un Battaglione di movimento ed esercizio ferroviario, il 14°. Nel 1963 la fusione di questi due Battaglioni diede vita definitivamente al *Regimiento de Ferrocarriles 13*, inquadrato nella Forza Mobile di difesa come

Piccola Unità Mobile. Il 25 ottobre del 1998 il Reggimento riceve la sua Insegna Nazionale sulla Bandiera donata dalla Renfe (Ferrovie Spagnole) e dal 2001 è stato trasferito dalla sede di Madrid al centro di addestramento "San Gregorio", alla periferia di Zaragoza, al cui interno si trova una stazione militare e la sezione di controllo e coordinamento dei trasporti ferroviari militari.

Il Regimiento de Ferrocarriles 13, dipende dal Comando del Genio Spagnolo e fornisce l'appoggio tattico in tutte quelle missioni in cui si effettuano trasporti militari di truppe, veicoli e materiali dell'Esercito o delle altre Forze Armate.

Questa Unità, oltre a realizzare, esercitare e mantenere in efficienza le linee ferroviarie ed il materiale rotabile assegnatole, coordina con tutte le Imprese Ferroviarie la programmazione e l'esecuzione dei trasporti militari su treni, supervisionando l'intera attività, dall'origine al destino; i propri agenti di Accompagnamento Treni (Capitreno) e di Movimento (Capistazione), oltre ad assolvere le mansioni competenti alla propria qualifica, dispongono ed assistono tecnicamente i Reparti Militari impegnati negli imbarchi e negli sbarchi dei mezzi sui treni e durante l'intero viaggio.

Oltre ai Capitreno e ai Capistazione, grazie alla convenzione tra Ministero della Difesa e Renfe, sono stati formati anche Macchinisti e Operai Specializzati per la manutenzione ferroviaria nonché Operatori di mezzi d'opera pesanti ed autogrù (a quest'ultima specialità è affidato anche il compito di costruire e varare ponti ferroviari e banchine di carico mobili o fisse secondo la necessità). La formazione teorica è completata con la pratica d'esercizio continua presso i vari impianti e con numerose esercitazioni. L'organico completo del Reggimento prevede 43 tra Ufficiali e Sottufficiali e 113 Militari di Truppa Professionalizzati.

2.6 Considerazioni

In Italia il genio ferroviario è un partner molto importante per la Soc. FS, presso la quale, per comprensibili ragioni vi sono aspetti dell'emergenza che non possono essere affrontati da ferrovieri civili; al genio ferroviario pertanto l'ente "ferrovia" fa ricorso in caso di necessità, sull'intera rete ferroviaria, per risolvere situazioni di emergenza quali quelle determinate da scioperi improvvisi o da temporanee carenze di personale. Esso dà vita, nel suo insieme, ad una complessa organizzazione che assolve funzioni di scuola professionale di elevato livello, di reparto operativo di pronto impiego e di esercizio permanente di una linea ferroviaria. Assume inoltre una funzione di elevato valore sociale che permette di assicurare un inserimento, nel mondo del lavoro, ai giovani.

Duplica è pertanto l'incidenza del genio ferroviario nel tessuto sociale del paese, nel quale è inserito per l'incisività del suo ruolo: la "specialità" garantisce il suo prezioso intervento tecnico e la sua generosa solidarietà umana in tutte le situazioni di emergenza e non solo in quelle causate da calamità naturali.

3. Le Linee Ferroviarie Preunitarie in Italia e il ruolo dei militari

Notizie di impiego **di militari** nella gestione delle linee ferroviarie preunitarie si hanno nel Regno delle Due Sicilie. Infatti, nella tratta Napoli – Caserta dal 24 aprile 1844 fu impiegata una compagnia cantonieri (Corpo Militarizzato). La compagnia pur impiegando maestranze civili, si cateterizzava per la disciplina e l'organizzazione militare.

Nella sua massima estensione la *Compagnia era così strutturata: al vertice vi era un Ispettore, col compito di vigilarne l'operato e di apportarvi eventuali modifiche organizzative ed operative; al comando operativo, come diremmo oggi, vi era assegnato un capitano. La struttura operativa della Compagnia, suddivisa in quattro "sezioni", era composta da: quattro sergenti addetti a capo-sorveglianza e quattro caporali addetti a capo-cantoniere, tutti scelti tra sottufficiali o artigiani specializzati. Centocinquanotto cantonieri, scelti tra sottufficiali e soldati congedati o tra gli addetti ai lavori ferroviari, erano assegnati all'armamento ferroviario, alla mannara dei passaggi a livello e degli eccentrici (scambi a mano e circolazione), alla guardia notturna. Infine, un chirurgo del Servizio Sanitario militare era addetto al controllo medico giornaliero del personale che "marcava visita", mentre occorre considerare alcuni conduttori di locomotiva preparati alla "scuola fuochisti" di Pietrarsa. In tutto la *Compagnia Cantonieri* comprendeva, quindi, oltre 171 persone per assicurare la gestione e l'esercizio di 56 Km di linea e degli impianti annessi; considerato che l'altra strada ferrata in esercizio, la Napoli-Nocera-Castellammare data in concessione a privati ed estesa per 44 Km, prevedeva 119 persone addette (compreso l'Ispettore) oltre ad un numero imprecisato di facchini, guardiaporte ed operai, si può ritenere che l'organizzazione ferroviaria statale borbonica fosse del tutto comparabile a quella privata tenuto conto anche della circostanza che sulla *Regia Strada Ferrata* si andavano ad aggiungere, oltre a quelli previsti per il traffico civile, i convogli speciali per il trasporto militare e quelli imprevisi per soddisfare le esigenze private di trasferimento della corte da una reggia all'altra. Questa particolarità di impiego della ferrovia procuravano maggior impegno occasionale di personale e certamente un aggravio sulla regolarità di gestione e circolazione, tanto che da parte del governo borbonico si decise subito per la realizzazione a doppio binario della linea. Il personale alla *Compagnia Cantonieri*, aveva un trattamento retributivo di poco inferiore a quello privatistico (le paghe oscillavano dai 15 ducati mensili dei sergenti ai 6 ducati mensili dei cantonieri contro i 18 ed 8,5 ducati dei corrispondenti livelli presso la società *Bayard-De Vergès*) ma in più godeva dei privilegi derivanti dall'appartenenza ad un corpo militarizzato (e cioè la stabilità del rapporto di lavoro ed il supporto assistenziale e previdenziale dell'istituzione militare borbonica, che non aveva pari presso gli altri Stati italiani).*

Da non trascurare poi il fatto che il personale operativo della *Compagnia*, fosse accasermato nelle stazioni o fabbricati limitrofi (*idea ripresa nel secondo dopoguerra quando il personale militare del genio ferrovieri impiegato sulla Chivasso – Aosta viveva nelle Stazioni FS con le proprie Famiglie*) con i vantaggi che questo comportava sia per il personale stesso e per le loro famiglie sia per la *Compagnia* che in tal modo si assicurava la **“reperibilità”** del personale che, per effetto della **militarizzazione**, non poteva abbandonare il posto. Naturalmente era previsto che il personale della *Compagnia Cantonieri* fosse equipaggiato di “vestiario uniforme”. Il regolamento del 18 maggio 1844 ne descrive le caratteristiche in una tabella annessa. Essendo la *Compagnia* un Corpo militarizzato, la divisa dei suoi appartenenti non poteva che emulare quella dei militari. Ma la storia come si sa, è un succedersi di continui mutamenti per cui nel 1861, venuto a cessare il Regno delle Due Sicilie, la *Regia Strada Ferrata* entrò a far parte del gruppo di linee possedute e gestite dallo Stato italiano mentre la *Compagnia cantonieri*, il cui ultimo comandante fu il capitano Lorenzo Perris, cessò definitivamente di esistere.

4. Storia del Reggimento Ferrovieri (Italia)

Prima ancora della conclusione del processo d'unificazione e della costituzione del Regno d'Italia, un precedente significativo, della specialità Genio Ferrovieri del nostro Esercito, può essere individuato nella linea ferroviaria costruita dall'Esercito Sardo durante la guerra di Crimea del 1855. Tale linea, della lunghezza di 12 km, fu realizzata per garantire l'afflusso dei rifornimenti al campo delle truppe franco-britanniche che assestavano la città di Sebastopoli, partendo dallo scalo marittimo di Balaklava per giungere alla zona di Kamara. Le attività di tracciamento ed armamento ferroviario furono effettuate da truppe del Genio con l'ausilio di soldati provenienti dalle altre Armi, sotto la direzione del Maggiore Raffaele Cadorna. Per il funzionamento della linea, per tutta la durata della campagna, furono impiegati ferrovieri militari e militarizzati.

Nella seconda guerra di indipendenza italiana, si è avuto, poi, il primo esempio di impiego strategico delle ferrovie. Nella campagna del 1859 infatti Napoleone III, che aveva schierato le proprie truppe nella zona di Alessandria-Casale ed aveva effettuato alcune mosse dimostrative per dirigere il grosso delle truppe verso Piacenza, sorprese l'avversario spostando per ferrovia (in otto giorni) la massa dell'esercito franco-piemontese nella zona di Novara-Vercelli-Mantova e disponendosi quindi per il passaggio del Ticino a Boffalora.

Nella stessa campagna del 1859, gli zappatori furono impiegati nella zona di Peschiera per riparazioni ferroviarie (armamento ferroviario e piani caricatori).

Nel 1860, durante la campagna per la conquista delle Marche, dell'Umbria e dell'Italia meridionale, la 6^a Cp del 2° Reggimento Genio (divenuta poi la 1^a Compagnia del 1° Reggimento Genio Ferrovieri) combatté al fianco dei fanti partecipando, tra l'altro, alla battaglia per il forziamento del passo del Macerone (20 ottobre 1860).

In tale circostanza la Compagnia sostenne e respinse un violento urto di forze preponderanti nemiche e meritò, per il suo eroico comportamento, una menzione onorevole, successivamente tramutata in medaglia di bronzo al V.M..

4.1 La Brigata Ferrovieri

4.1.1 La costituzione della Brigata.

Sull'esempio della Prussia che per prima, nel 1866, aveva costituito un corpo esclusivamente preposto al servizio ferroviario in guerra, altre nazioni europee (Inghilterra, Russia, Francia ed Austria) sentirono il bisogno di disporre di unità ferroviari. Anche in Italia, all'indomani della costituzione del "Regno unito", ed in considerazione delle esperienze di impiego della ferrovia fatte dall'esercito Sardo-Piemontese, fu avvertita la stessa esigenza; a Casale, nella sede del Corpo Zappatori, fu così costituito un drappello di 60 uomini da addestrare nell'impiego del materiale fisso delle ferrovie.

Nel 1873 il drappello fu sciolto, ma il personale fu immesso nella 10^a e 14^a Cp del Corpo del Genio Zappatori che, a seguito di studi effettuati sul modello prussiano, furono trasformate in compagnie ferroviari. Nacque così, nel 1873, la Brigata Ferrovieri, articolata su due compagnie, entrambe dislocate a Torino nella "Caserma della Missione".

Primo Comandante fu il Magg. Boetti che, sin dal 1871, aveva seguito l'addestramento del drappello ferroviari e gli studi sulla nuova specialità. La scelta della sede di Torino, per la Brigata, fu effettuata anche per il fatto che la città era sede della Direzione Generale delle Ferrovie Alta Italia, con la quale si intendeva instaurare una relazione di servizio tale da facilitare l'addestramento ferroviario del personale. Fu stipulata tra le parti una convenzione in base alla quale, alla Brigata, venivano ceduti in uso vagoni passeggeri e merci insieme ad altri materiali. La Brigata, per contro, si impegnava ad impartire ai militari una prima istruzione ferroviaria in poligono, per trasferirli successivamente alla Direzione Generale stessa, per impiegarli sulle linee. Gli Ufficiali e i Sottufficiali vennero istruiti nel Servizio Lavori e nel Servizio delle Stazioni: si cominciò subito a delineare una prima differenziazione fra il personale preposto alla condotta dei treni (fochisti e macchinisti) e quello addestrato per l'armamento delle linee.

Per effetto della legge 30 settembre 1873, che fissava il nuovo ordinamento del Genio, nell'organico di ciascuno dei due Reggimenti esistenti, vennero inserite due compagnie ferroviari; furono pertanto costituite, nell'ambito del 1° Reggimento, due nuove compagnie (una nello stesso 1873,

l'altra nel 1877) e quelle già presenti nel 1° Reggimento furono trasferite al 2° Reggimento. Le quattro compagnie, tutte dislocate a Torino, pur essendo inquadrare nei due Reggimenti, andavano così a costituire, nel loro insieme, la Brigata Ferrovieri, i cui compiti vennero fissati in attività di coordinamento dell'istruzione e proprie della specialità.

4.2 Il Reggimento Genio Ferrovieri italiano

4.2.1 La costituzione del Reggimento

Sulla base del R.D. 9 agosto 1910, la Brigata divenne Reggimento il mese successivo.

Il Reggimento Ferrovieri, che assunse la denominazione di 6° Reggimento Genio, era costituito da uno Stato Maggiore, due Battaglioni ferrovieri (il 1° Battaglione con la 1^a, 2^a, 3^a e 4^a Compagnia; il 2° Battaglione con la 5^a e 6^a Compagnia), un Battaglione Automobilisti (con due compagnie), un Deposito ed una Sezione Esercizio Linea (in forza al Deposito).

Nella sede di Torino fu dislocato lo Stato Maggiore, il 1° Battaglione Ferrovieri, il Battaglione Automobilisti (con la 1^a Compagnia), il Deposito reggimentale e la Sezione Esercizio Linea. A Roma fu invece dislocato il 2° Battaglione Ferrovieri, la 2^a Compagnia del Battaglione Automobilisti ed il Deposito succursale.

Nel 1912 alle compagnie automobilisti del Reggimento venne assegnato il servizio fotoelettrico precedentemente di competenza del Battaglione Specialisti.

4.2.2 La partecipazione alla guerra di Libia

Nel 1911 il comando del Reggimento venne assunto dal Col Pietro Mirone. Nello stesso anno, scoppiata la guerra italo-turca, il Reggimento fornì alcuni reparti automobilisti al corpo d'operazione della Libia. Due drappelli della 1^a Compagnia (Torino) costituirono il nucleo del Parco Automobilisti di Tripoli; in modo analogo due drappelli della 2^a Compagnia (Roma) costituirono gli embrioni dei parchi automobilistici di Derna e Bengasi.

Nei bienni 1912-14 il Reggimento acquistò e collaudò, per l'Esercito, più di 600 automobili per la Libia e tutti i modelli di motociclette Frera. Inoltre nel 1912 il costituì, con il concorso di tutte e 6 le Compagnie, un drappello ferrovieri a Tripoli per l'esercizio della linea Tripoli-Ain Zara.

Sempre nel 1912 fu pubblicata l'istruzione sulle lampade Wackfield che sostituirono le vecchie lampade Wells in servizio dal 1880.

4.2.3 L'inizio dell'esercizio della linea Torino – Chivasso – Aosta

Nello stesso periodo venne prevista l'elettrificazione della linea Chivasso – Aosta; pertanto, al fine di poter continuare ad istruire il personale di trup-

pa su una linea ferroviaria, il Reggimento cedette la linea Torino-Pinerolo-Barge (1 gennaio 1915) e, a seguito all'approvazione, da parte del Ministro, delle proposte conclusive dei predetti studi iniziò l'esercizio della linea Torino-Chivasso-Aosta, sulla base di una nuova convenzione.

4.2.4 Alla vigilia della I guerra mondiale.

Arriviamo così alla vigilia della Prima Guerra Mondiale. Per quanto concerne la situazione materiale e mezzi del Reggimento, ogni Compagnia ferroviari disponeva di un parco costituito da 2 carri modello A e B ed una "carretta" da Battaglione. Il caricamento dei carri a mod. A e B era pressoché lo stesso ed era costituito da strumenti e materiali per armamento ferroviario. I carri mod. A avevano anche strumenti per tracciamento e livellazione delle ferrovie, mentre quelli mod. B materiali per mine e demolizioni. Alle Compagnie potevano inoltre essere assegnati materiali del magazzino di reggimento per la costruzione e l'esercizio di linee a scartamento ridotto, per ponti metallici, piani caricatori scomponibili, apparati per l'illuminazione, battipali, argani, etc.

Qualora necessari, tali materiali venivano caricati su carri ferroviari, per la costituzione di un "treno parco" o di "sezioni di treno parco".

Con i ponti metalli scomponibili potevano essere realizzate strutture di lunghezza multipla di m. 3, sino ad un massimo di 45 m.. Per la lunghezza massima, le due travi realizzate, a doppia parete, potevano raggiungere l'altezza di 5,90 m.. La posa in opera di tali pareti veniva in genere effettuata per varamento, con l'impiego di un apposito avambecco.

4.2.5 La prima fase della guerra

Nel primo anno di guerra i ferrovieri operarono nel basso Isonzo per il ripristino di ponti ferroviari, per il potenziamento di stazioni, tramite la posa di scambi e binari, per la costruzione di piani caricatori, edifici e baracche, inerenti il servizio ferroviario.

Particolarmente significativi i lavori per l'ampliamento della stazione di Tolmezzo e, soprattutto, quelli effettuati nella stazione di Chiusaforte, che consentirono di "avvicinarsi" al ponte del Ferro, utilizzando la ferrovia; le artiglierie di grosso calibro, precedentemente venivano infatti scaricate presso la stazione della Carnia, proseguendo, poi, per via ordinaria, con tempi assai lunghi.

Ma spesso i ferrovieri furono anche impegnati in attività di competenza delle altre specialità: i ferrovieri della 2^a Compagnia, in Val Fella, all'inizio della guerra, effettuarono perforazioni e sistemazioni di opere in caverna nonché tracciamento di mulattiere; inoltre, in occasione di un violento attacco austriaco a Sella di Solagna, imbracciarono le armi, costituendo l'unico reparto a disposizione del comando di settore.

Nel 1916 la 13^a cp. del Reggimento, assegnata al Corpo di Spedizione

Italiano in Albania, dopo aver superato notevoli difficoltà, riuscì a risalire con zattere il corso della Voiussa, spingendosi fino a Ciflik Idris, ove trasse in salvo alcune unità dell'Esercito serbo, giunte ormai allo stremo delle forze.

Fino alla ritirata del 1917 continuarono i lavori di armamento e di ripristino dei binari, di ampliamento delle stazioni, di prolungamento dei piani caricatori. Il personale di esercizio di linee ordinarie e Decauville fu impiegato a mantenere l'esercizio di alcuni tratti di linea della zona di operazione. Due Compagnie furono impiegate, in Albania, nell'esercizio di 60 km di binario Decauville.

Nel 1917, nel pieno della Bainsizza, i ferrovieri costruirono ponti metallici sull'Isonzo, meritando l'encomio del Comandante della 2^a Armata.

4.2.6 Dalla ritirata del 1917 alla conclusione di Vittorio Veneto

Nella ritirata del 1917 i ferrovieri furono impiegati nella distruzione degli impianti fissi e delle maggiori opere d'arte ferroviarie sull'Isonzo, sul Tagliamento e su altri corsi d'acqua, nelle zone cedute agli austriaci. Lavori particolarmente impegnativi di ricostruzione di binari e di impianti ferroviari furono affidati alle truppe del Genio Ferrovieri, sulla base di un programma della Direzione Trasporti.

Fra questi lavori citiamo la progettazione e la costruzione della linea Castelfranco-Asolo, di oltre 10 km, che fu intrapresa dall'8^a Compagnia ferrovieri a ritmi assai sostenuti, con impiego di materiali di recupero e mezzi speditivi.

Nella stesso periodo fu dislocato a Castel Maggiore, presso Bologna, un distaccamento dell'8^a Compagnia ferrovieri per la costruzione di un fascio di 15 binari per il parco ferroviario delle truppe inglesi. In tale occasione, fu messo in opera materiale d'armamento costituito da rotaie e scambi speciali a suola larga, arrivato direttamente dall'Inghilterra. La stessa 8^a Compagnia fu altresì impegnata a San Cataldo (Modena) per l'armamento di fasci di binari per il progetto parco ferroviario dell'Intendenza Generale del Comando Supremo. Il materiale d'armamento utilizzato in questi casi era spesso costituito dalla demolizione di binari non indispensabili, esistenti nelle stazioni della linea Bologna-Milano. Per le notevoli esigenze di movimento dei treni connessi con la ricostituzione delle Armate depauperate durante la ritirata del 1917, numerose aliquote di personale delle Sezioni Esercizio Linee del Genio Ferrovieri furono date in rinforzo alle Ferrovie dello Stato.

L'opera svolta dal personale del genio ferrovieri a fianco dei ferrovieri civili nei grandi trasporti strategici fu notevolissima.

4.3 Il Reggimento dal 1918 al 1940.

Dopo lo scioglimento delle unità mobilitate, il Reggimento venne ricostituito con la denominazione di Reggimento Genio Ferrovieri. All'epoca

l'unità era costituita da un comando, quattro Battaglioni ferrovieri, un Deposito reggimentale ed uno succursale. Una delle prime attività affrontate dal Reggimento all'indomani della guerra fu l'impiego delle unità lavoro nel recupero e riordino del numeroso materiale, di preda bellica, per ponti in ferro scomponibili, Kohn Roth-Wagner. Venuti in possesso delle "istruzioni" relative a questo materiale, fu dato inizio all'addestramento del personale nel montaggio dei ponti, sperimentando le diverse possibilità offerte dal materiale stesso. Poiché le prestazioni di questi materiali erano di gran lunga superiori a quelle offerte dal vecchio ponte Eiffel, quest'ultimo fu progressivamente abbandonato.

Nel 1921 fu costituita, per l'esercizio della linea Bolzano-Merano-Malles, la seconda sezione esercizio di linea che, nel 1923, fu riunita con la prima sezione in un gruppo di esercizio.

Nel 1926 il Reggimento assunse la denominazione di "Reggimento Ferrovieri" e venne ristrutturato con un comando (sede a Torino), due Battaglioni (sedi a Torino e Treviso), un gruppo d'esercizio (con una sezione sulla linea Chivasso-Aosta ed una sezione sulla linea Bolzano-Merano-Malles), un Deposito reggimentale (a Torino) ed un Deposito succursale (a Treviso).

Nel 1932 il Reggimento interruppe l'esercizio della linea Bolzano-Merano-Malles e sciolse la Seconda Sezione Esercizio linee. Nello stesso anno, il 2° Battaglione venne trasferito da Treviso a Castel Maggiore, presso Bologna. Nel 1934 venne costituito, presso la sede di Torino una Compagnia meccanici elettricisti, altro esempio di specialità nata e sviluppata presso i reparti ferrovieri e destinata, in seguito, a staccarsi definitivamente divenendo autonoma (1937), analogamente a quanto già verificatosi per le specialità automobilisti e foto elettricisti.

Il primo dopoguerra fu per il Reggimento un periodo laborioso e fecondo. Furono effettuati numerosi lavori sulla rete ferroviaria nazionale e furono incrementati e riordinati i parchi. Fra i vari lavori, alcuni furono effettuati per riattivare le linee ferroviarie interrotte da gravi calamità naturali. E' questo il caso della deviated provvisoria di 2500 metri realizzata, in terreno accidentato lungo la linea Messina-Catania, a seguito delle interruzioni prodotte dall'eruzione dell'Etna del 1928.

L'anno successivo il Reggimento fu di nuovo interessato a costruire ponti vari per una lunghezza complessiva di 250 metri, per riattivare la linea Battipaglia-Potenza, gravemente sconvolta da un nubifragio.

Nel periodo 1927-1929 fu impegnato nella costruzione di un ponte Kohn sul fiume Adda, presso Morbegno, per il trasporto di materiale pesante destinato ad una centrale idroelettrica delle Ferrovie dello stato. Il ponte, su tre travate da 42 metri ciascuna e a due piani, fu varato su pile costruite in legno.

Nel campo delle attività effettuate a scopo addestrativo, merita di essere citata la costruzione di un ponte Kohn e di un ponte Roth-Wagner, pog-

giati su cavalletti in legno, effettuati per il superamento del fiume Adda (allora ampio 150 metri) nel quadro delle esercitazioni estive del Campo d'Arma del 1935 nell'area di Pizzighettone. All'esercitazione presero parte entrambi i Battaglioni del Reggimento.

Altro impiego, del periodo successivo alla Prima Guerra Mondiale, fu la progettazione e la costruzione dei raccordi ferroviari all'interno dei depositi e degli stabilimenti militari che venivano realizzati su tutto il territorio nazionale.

Anche l'esercizio di tali impianti fu assicurato, dal Reggimento, con personale abilitato alla condotta di locomotive a nafta, con personale abilitato ai freni, scambi e manovre. La manutenzione fu affidata alle compagnie di lavoro.

Per la campagna d'Etiopia vennero mobilitate, negli anni 1935-1936, due Compagnie di lavoro (30^a e 31^a), una Sezione esercizio (3^a) ed una Compagnia di meccanici-elettricisti.

Le due Compagnie di lavoro furono rispettivamente impiegate, tra l'altro, per la costruzione di due ponti stradali sul Barca e sul Cardore, costituiti ciascuno da tre campate isostatiche da 45 metri (ponte Kohn).

Furono impiegate inoltre nel potenziamento della linea Massaua – Asmara, nella costruzione di un ponte sul fiume Carrabel, di 135 metri e di un ponte sul fiume Barca, di 129 metri. La 3^a Sezione esercizio, nel 1937, si scisse fornendo gli elementi per la costituzione della Sezione Speciale Addis Abeba che, con l'integrazione del personale civile, fu preposta all'esercizio della linea Addis Abeba-Dire Daua-Doaunlé, alla sorveglianza della linea stessa ed ai lavori di ripristino di interruzioni.

Nell'assolvimento di tali compiti la Sezione Speciale sostenne duri scontri e riportò sensibili perdite.

Dopo la mobilitazione dei reparti che avevano partecipato alla campagna etiopica il Reggimento mantenne la precedente struttura organica con i reparti schierati nelle sedi di Torino e Castel Maggiore.

In quest'ultima sede venne posta, alle dipendenze del 2° Battaglione Ferrovieri una Compagnia ponti metallici scomponibili, provenienci dal 2° Reggimento Pontieri, col compito di provvedere al montaggio di grandi ponti stradali con l'impiego di materiale da ponte ferroviario.

Nel 1938 fu concessa e consegnata al Reggimento, all'epoca comandato dal Col. Giuseppe Perotti, la Bandiera di Guerra.

4.4 Il Genio Ferrovieri durante la 2^a guerra mondiale

4.4.1 La mobilitazione

Il Reggimento mobilitò, per la Grande Guerra, 13 Battaglioni ferroviari (di lavoro) con relative Compagnie di ponti metallici scomponibili e tre gruppi esercizio linee, con 5 sezioni esercizio. Otto Battaglioni mobilitati furono impiegati per l'ampliamento di stazioni ferroviarie del territorio

nazionale, su progetto delle F.S. e svolsero un'attività estremamente intensa. Per darne un'idea basti pensare che uno solo di tali Battaglioni, nei primi mesi della campagna di Grecia (fine 1940), costruì 42 chilometri di binario normale e 2000 metri di piano caricatore.

A differenza degli altri Reggimenti dell'Arma, che si trasformarono in comando di deposito, con sole funzioni amministrative, il Reggimento ferrovieri assunse la denominazione di "Comando delle Truppe Mobilitate" e, dopo il 1943, divenne "Ispettorato delle truppe Ferrovieri", alle dipendenze del Comando Supremo, tramite l'Ispettorato dell'Arma del Genio.

Comandante delle Truppe Ferrovieri fu il Colonnello Giuseppe Perotti che, promosso al grado di Generale, ricoprì l'incarico di Ispettore delle stesse truppe.

4.4.2 Fronte Occidentale

Sul Fronte Occidentale operarono la 1^a, 2^a, 3^a e 19^a Compagnia ferrovieri, una Sezione Militare Esercizio e la 18^a Compagnia Ponti Metallici Scomponibili. Tali unità furono impiegate nel riadattamento delle comunicazioni ferroviarie e stradali, costruendo, tra l'altro, 228 metri di ponte ferroviario e 217 metri di ponti metallici per strada ordinaria. Per le pile che si resero necessarie, fu impiegato il materiale da ponte metallico stradale n. 3 (Hebert), all'epoca in dotazione ai reparti pontieri.

Le linee ferroviarie ripristinate furono la Ventimiglia – Nizza, la Cuneo – Ventimiglia e la Breglio – Nizza.

4.4.3 Fronte greco – albanese.

L'opera più significativa realizzata nella campagna di Grecia fu la costruzione di un ponte stradale e ferroviario, operata dalla 9^a Cp. (II Battaglione) sul canale dell'istmo di Corinto. Col ponte metallico n. 3 (Roth – Wagner) fu costruita una travata di 84 metri a sbalzo, a circa ottanta metri di altezza sopra il canale. In soli 25 giorni, con l'impiego di 400 genieri, il montaggio fu portato a termine.

Altra imponente e spettacolare realizzazione dei ferrovieri fu il viadotto del Brallo sulla linea Atene – Salonicco. In 19 giornate, con una forza media di 100 genieri, impiegando materiale Roth – Wagner, fu realizzata una travata continua di 36 metri, poggiante su due pile di 60 metri d'altezza.

Nella stessa campagna, i ferrovieri del genio operarono anche per:

- il ripristino del raccordo a scartamento ridotto, a livello del mare, che superava il Canale di Corinto su un ponte di barche;
- l'ampliamento dello scalo ferroviario del Porto del Pireo;
- la costruzione di un ponte ferroviario di 30 metri con materiale Kohl (ponte metallico n. 2) sulla linea Atene – Corinto – Patrasso.

4.4.4 Jugoslavia.

All'inizio delle operazioni furono inviate al seguito delle Grandi Unità operanti, il 2° Battaglione (5[^], 16[^], 18[^] Compagnie Ferrovieri Mobilitate), sezioni miste esercizio linee unitamente ad altri Battaglioni non inquadrati. Successivamente affluì anche l'8° Battaglione (22[^], 23[^] e 24[^] Compagnia). Per esigenze di impiego, un gruppo di Battaglioni fu impegnato in lavori di ripristino di particolare importanza, sotto la Direzione del Comando Truppe Ferrovieri Mobilitati. Con altri 3 Battaglioni (il 2°, 5° e l'8°) venne costituito il Gruppo Battaglioni Slovenia – Dalmazia, poi denominato 2° Raggruppamento Ferrovieri Mobilitato, al quale furono aggiunte Compagnie autoblindo ferroviarie e 3 Sezioni esercizio linee.

Queste ultime furono impiegate per l'esercizio delle linee ferroviarie di maggiore importanza del territorio jugoslavo, con il concorso di personale civile delle ferrovie stesse e, in taluni casi, anche di personale delle nostre ferrovie dello Stato. Le linee più importanti, sotto il profilo militare, erano il tronco Postumia- Longatico – Lubiana (40 km) e quello Spalato-Meja- Fiume (450 km). L'esercizio delle linee si presentò complesso e difficile, sia per i sabotaggi dei partigiani slavi, sia per gli inconvenienti che si presentavano tra il personale preposto all'esercizio (capi stazione, capi deposito locomotive), spesso di grado non elevato, e gli Ufficiali e Sottufficiali viaggianti, che frequentemente interferivano con richieste, il cui accoglimento non era consentito dal servizio ferroviario.

Per fronteggiare piccole interruzioni di linea, in testa ed in coda ai convogli venivano posti carri chiusi blindati, con squadre di ferrovieri di pronto intervento. Nella protezione delle linee furono impiegate 5 Compagnie ferroviarie di lavoro, in aggiunta alle Sezioni esercizio e ad i civili delle F.S..

Per assicurare la continuità del servizio ferroviario fu necessario inoltre disporre di un servizio continuo di sorveglianza a vista, assolto dai Reparti ferroviari con capacità e coraggio.

Nel settore dei lavori di ripristino delle interruzioni la 16[^] compagnia fu impiegata per il ripristino di ponti, generalmente in legno, sulla linea Knin – Dracac e del tronco a scartamento ridotto Knin – Drawar ove vennero ripristinati 25 interruzioni, tra le quali quella nei pressi di Strizza, di 100 metri di lunghezza, su stilate di legno.

Ma le attività più impegnative furono quelle svolte sulla linea Postumia-Lungatico – Lubiana, interrotte da frane, sottopassaggi e tre viadotti demoliti; tra questi ultimi, il viadotto di Borownica, costituito da due ordini di 25 arcate, alto 42 metri, presentava una interruzione di oltre 180 metri, oltre a danneggiamenti e lesioni dei tronchi superstiti. Il ripristino di tale interruzione fu affidato, unitamente a quello di Stampetow, a un Raggruppamento di impiego (2°, 5° e 6° Battaglione). Il ponte della Borownica, realizzato su quattro campate di ponte metallico n. 3 (Roth-

Wagner), per una lunghezza complessiva di oltre 220 metri, richiese l'infissione di 260 pali battuti a rifiuto, la costruzione di tre pile e l'incatenamento delle arcate del vecchio ponte, superstiti ma lesionate.

I lavori di costruzione del ponte furono ultimati in poco più di due mesi.

4.4.5 Fronte dell'Africa Settentrionale

Nell'agosto del 1942 giunsero in Africa Settentrionale i reparti mobilitati: prima la 6^a Compagnia, poi la 5^a Sezione Esercizio, con elementi della 4^a Sezione Esercizio ed il comando del 7° Battaglione ferrovieri. Nel settembre giunse il 3° Raggruppamento Ferrovieri, che assorbì anche i reparti già presenti in Africa Settentrionale, costituiti da una Compagnia esercizio ferrovieri, preposta al funzionamento delle officine, una Compagnia lavoratori civili militarizzati, con funzione di guarda linee, un reparto di 150 pontieri e due Compagnie autonome di fanteria, utilizzati per la sicurezza delle linee ferroviarie. I reparti ferrovieri furono impiegati per la costruzione della linea BirSuesi-Tobruk. Nel settore dell'esercizio, la limitata potenza dei locomotori a nafta, rese necessario costituire convogli con un limitato numero di carri. Difficoltà ben maggiori furono rappresentate dagli attacchi degli inglesi, che costrinsero ad inserire nei convogli, carri attrezzati con mitragliatrici contraeree.

Altra insidia fu rappresentata dalle azioni dei "commandos" inglesi provenienti sia dal mare che dal deserto. Dopo El Alamein, alcune unità rientrarono in patria mentre il 7° Battaglione fu impegnato nella distruzione degli impianti e del materiale rotabile, in sabotaggi e interruzioni varie, nonché nella realizzazione di opere difensive ed infine, direttamente, nel combattimento.

4.4.6 Fronte Russo

Nel 1942 il 10° Battaglione Ferrovieri partecipò alle operazioni sul fronte russo assicurando, fra notevoli disagi, i vitali rifornimenti alle truppe combattenti mediante il ripristino di ponti e tronchi ferroviari di preminente importanza strategica. Durante la battaglia del Don, i genieri del 10° Battaglione Ferrovieri si distinsero in modo particolare nella difesa di una difficile posizione a loro affidata (zona di Krasnogorowa, dicembre 1942) ottenendo, per la Bandiera di Guerra del Reggimento, una croce al Valor Militare.

4.4.7 Territorio nazionale

Sul territorio nazionale, oltre all'Ispettorato delle Truppe Ferrovieri, affidato al Generale Perotti, operarono tre Raggruppamenti ferrovieri, costituiti in tempi diversi ed impiegati in territori diversi, a seconda della situazione operativa.

Inizialmente il 1° e 3° Raggruppamento furono dislocati nel territorio nazionale mentre il 2° fu impiegato in Slovenia- Dalmazia.

Al comando del 3° Raggruppamento, reduce dell'Africa Settentrionale e dislocato a Castel Maggiore (Bologna), fu affidato l'impiego dei reparti ferroviari sul territorio nazionale a nord di Roma (territori occupati e la Sardegna) oltre al controllo tecnico della rete nazionale dell'Italia Settentrionale e Centrale. Il raggruppamento era costituito da 7 Battaglioni ferroviari di lavoro, un Battaglione ponti metallici scomponibili per strade ordinarie, un gruppo sezioni militari esercizio e un Battaglione germanico.

Il Comando del 2° Raggruppamento fu dislocato nell'Italia Centro Meridionale. In Sicilia, dall'estate del 1941 sino a quella del 1943, furono impiegati due Battaglioni: il 3° a Trapani e il 6° a Catania. Con questi due Battaglioni, una volta ripiegati dall'isola, venne costituito, in Calabria, il 1° Raggruppamento Ferrovieri. In Sicilia i due Battaglioni svolsero un'attività febbrile di ripristino delle linee continuamente colpite da attacchi aerei, soprattutto negli ultimi sei mesi.

A partire dal 1943 l'azione dell'offesa aerea interessò progressivamente tutto il territorio nazionale; l'attività dei Raggruppamenti ferroviari divenne pertanto sempre più intensa e difficile. Non appena, infatti, la ricognizione aerea segnalava l'avvenuto ripristino delle linee ferroviarie e la ripresa del traffico, nuove ondate di bombardieri tornavano sui vecchi obiettivi, effettuando nuove distruzioni ed interruzioni. Gli impianti ferroviari più colpiti dall'offesa alleata furono quelli di Milano, Bologna, Livorno e Pisa.

4.5 Il Genio Ferrovieri durante la guerra di liberazione

All'atto dell'armistizio, i reparti ferroviari dettero un chiaro esempio di saldezza morale e di attaccamento al dovere: non subirono sbandamenti e si mantennero in condizioni di prontezza di impiego.

Il 1° Raggruppamento, proveniente dalla Calabria, rinforzato dal 1° e dal 13° Battaglione Ferrovieri, già operanti sul versante adriatico, fu impiegato dagli alleati nella guerra di liberazione (1943-1945) per il ripristino dei ponti. Fra questi è degno di nota il ponte Roth – Wagner su due campate, ciascuna di 63 metri, costruito sul fiume Volturno, che contribuì ad assicurare il regolare afflusso dei rifornimenti alle truppe di linea.

Ampliato negli organici, con la costituzione del 2°, 3° e 6° Battaglione Ferrovieri, tale Raggruppamento, articolato ora su due gruppi di Battaglioni operanti l'uno sul fronte tirrenico (6° e 13° Battaglione) l'altro sul fronte adriatico (1°, 2° e 3° Battaglione) operò fino al termine della guerra e fu altamente apprezzato dal Comando Alleato.

Fra gli interventi più significativi del Raggruppamento Ferrovieri possiamo citare:

- gli interventi sui ponti, sugli impianti di stazione e sui lunghi tratti delle

- linee Napoli – Caserta, Napoli – Reggio Calabria e Napoli – Roma. Su quest'ultima linea fu operato lo sgombero della galleria di Monte Marciano e la costruzione di ponti a Mignano (9 Travate), sul Volturno (8189 metri) e sull'Alatro;
- il ripristino della linea Roma-Pisa, con costruzioni di ponti sul Fiora, sul Cecina (3 Travate Roth – Wagner) e sull'Arno; la ricostruzione di impianti nelle stazioni di Livorno, Tombolo e Pisa;
 - il ripristino della linea Roma – Firenze, con costruzione di tre ponti sul Tevere a Guardia (9 campate, 181 metri), Bassano in Teverina (189 metri) e a Città della Pieve;
 - il ripristino del nodo ferroviario di Bologna effettuato dal 6° Battaglione in un mese circa e di quello di Verona effettuato dal 1° e 2° Battaglione in un tempo analogo.

Non si deve, peraltro, dimenticare il concorso fornito alla guerra di liberazione dai numerosissimi ferrovieri del genio che operarono nell'ambito delle formazioni partigiane. Fra questi ci limitiamo a citare soltanto la splendida figura del Generale Giuseppe Perotti (già comandante del Reggimento Genio Ferrovieri e, col grado di Generale, Ispettore delle Truppe Ferrovieri Mobilitate) coordinatore dell'organizzazione partigiana di Torino che, catturato il 1° aprile 1944, venne fucilato dai tedeschi il 5 aprile, meritando una medaglia d'oro al Valor Militare alla memoria. È motivo d'orgoglio ricordare, inoltre, la figura del colonnello Cordero Lanza di Montezemolo che, dopo aver prestato servizio al Reggimento Ferrovieri in qualità di Comandante di plotone, di Capo Stazione Militare di Aosta e, nel 1928, di Comandante della 1^a Compagnia, organizzò a Roma la lotta del CLN. Catturato dai tedeschi, fu trucidato alle Fosse Ardeatine, meritando la medaglia d'oro al V.M. alla memoria.

Dopo la guerra e gli impegni post bellici, in data 1° ottobre 1957 il Reggimento fu ricostituito su una Compagnia Comando Reggimentale, il 1° Battaglione Genio Ferrovieri in **Castel Maggiore** (Bologna) il 2° Battaglione Genio Pontieri e una Compagnia Esercizio linee. In data 29 giugno 1958, con solenne cerimonia, ricevette la Bandiera di Guerra, su cui è già appuntata la Medaglia di Bronzo al Valor Militare, una Croce di Guerra al Valor Militare al 1° Battaglione Ferrovieri, guadagnata in Russia. In data 1° gennaio 1962 il Reggimento Genio Ferrovieri assume in organico il 6° battaglione Genio Pionieri di Corpo d'Armata, che viene soppresso il 31 ottobre 1975. In data 1° febbraio 1964, il 2° battaglione Genio Pontieri torna alle dipendenze del 2° Reggimento Genio Pontieri. L'Unità viene rimpiazzata dal potenziamento della preesistente Compagnia Esercizio, che, in data 1° luglio 1965, diviene il 2° Battaglione Genio Ferrovieri Esercizio. In data 24 giugno 1984, viene concessa alla Bandiera

del Reggimento una Croce di Bronzo al Merito dell'Esercito per il ripristino (costruzione del ponte SKB di Verbania) della linea MILANO-DOMO-DOSSOLA, danneggiata da una calamità naturale. In data 20 giugno 1998, in occasione della Festa del Genio, celebrata presso la Scuola del Genio in ROMA Cecchignola, al Reggimento è stata conferita la medaglia d'Argento al Valore dell'Esercito per il lavoro svolto in Bosnia durante la missione IFOR-SFOR. Nel corso del 2002 il Reggimento ha ceduto alle Ferrovie la tratta Chivasso-Aosta, dislocando il Battaglione esercizio nella sede attuale di **Ozzano dell'Emilia (BO)**.

Il Reggimento Genio Ferrovieri italiano mantiene uno stretto rapporto di collaborazione con le **Ferrovie dello Stato (ora RFI e TRENITALIA)** grazie ad una apposita Convenzione tra FS e Difesa, anche per fronteggiare danni alla rete ferroviaria italiana a seguito di eventi calamitosi. Il Reggimento addestra i militari volontari ed è incaricato di eseguire la manutenzione ordinaria e straordinaria dei raccordi ferroviari militari; provvede al montaggio di piani caricatori militari scomponibili per incrementare le capacità di carico e scarico delle stazioni ferroviarie; costruisce ponti metallici stradali e ferroviari; invia in rinforzo alle Ferrovie, Volontari capistazione, macchinisti, deviatori-manovratori ed operai all'armamento. Nella **Brigata Genio**, costituita da un Reparto di Cooperazione Civile Militare a Motta di Livenza (TV), noto come CIMIC, un Reggimento Genio Pontieri a Piacenza, un Reggimento Genio Pionieri a Roma, è inserito organicamente anche il Reggimento (che dipende per quanto riguarda l'impiego ferroviario nazionale, **dall'Ufficio Movimenti e Trasporti** dell'Ispettorato Logistico dell'Esercito di Roma e dal COMFOTER per quanto concerne l'impiego "*Fuori Area*" -attività internazionali-); alimentato prevalentemente da personale volontario e strutturato su un Battaglione armamento e ponti (**Castel Maggiore -BO**) ed un Battaglione Esercizio linee (**Ozzano Emilia -BO-**) costituisce, nella zona di Bologna, un Polo Ferroviario Militare (non a caso, visto che Bologna è il nodo ferroviario e autostradale più importante d'Italia).

In questi ultimi anni il Reggimento è stato impiegato in attività operative, sia in Patria che all'estero. Le capacità professionali del reparto, unico fra gli eserciti occidentali, ha fatto sì che nelle recenti missioni balcaniche, il **Reggimento** divenisse una preziosissima pedina specialistica, sempre disponibile per i contingenti **NATO** dislocati sia in **Bosnia** che in **Kosovo**. Un'ulteriore missione tecnica ha visto personale del Reggimento impegnato nell'esecuzione di una serie di ricognizioni tecnico-militare sulla linea ferroviaria a scartamento ridotto **MASSAUA-ASMARA-AGORDAT** in **ERITREA (1998, 2001 e 2004)**, allo scopo di valutare i materiali necessari al ripristino dell'efficienza e consentire la riapertura al traffico ferroviario. Le

attività svolte in Patria sono molteplici e fra queste vogliamo ricordare, del recente passato, l'impiego di macchinisti e capitreno nell'operazione **"VESPRI SICILIANI"** (1994) per il trasporto da Palermo a Notarbartolo dei militari impegnati in concorso con le forze di polizia, la realizzazione di un ponte ferroviario tipo "SE" di 120 mt. e di 5 pile metalliche sulla linea **ATTIGLIANO-VITERBO**, terminata nel 1999, l'impiego di Volontari in concorso alle FS per un totale di diverse decine di migliaia di giornate/uomo, la costruzione di un ponte ferroviario SE di 230 m. al km. 7+300 della linea ferroviaria **PIACENZA – CREMONA** (1998), la realizzazione di un ponte ferroviario tipo "SE" di 120 mt. sulla linea **TORINO-AOSTA**, conclusasi nel 2002 con la riapertura al traffico ferroviario civile. Nel 2004 il reparto è stato impiegato nel ripristino della rete ferroviaria **Albanese**, attività fortemente voluta **dall'Ambasciatore Italiano a Tirana Attilio Massimo IANNUCCI e dall'Agenzia UNOPS (ONU) nonché dal 33° Comandante del Reggimento Genio Ferrovieri Col. Mario Pietrangeli.**

I compiti, l'addestramento e i materiali del Battaglione Armamento e Ponti di Castel Maggiore (Bologna) e del Battaglione Esercizio Linee Ferroviarie di Ozzano Emilia (Bologna) sono riportati nelle schede in Allegato "A" e "B". Inoltre, la Storia del Trasporto Strategico terrestre che è strettamente connessa con l'evoluzione del genio ferrovieri è in Allegato "C". Per completezza d'informazione e per alti motivi tecnico – professionali e didattici sono stati collocati in Allegato "D" l'articolo: "Materiali e Mezzi Ferroviari per le Emergenze Civili e Militari", in Allegato "E" l'articolo: "Ponti metallici per le Emergenze".

4.6 Ferrovieri Militarizzati (1^a e 2^a Guerra Mondiale)

Il ruolo dell'Azienda ferroviaria nella guerra fu essenziale, tanto da far denominare le Ferrovie Italiane la **"Sesta Armata"** combattente. Durante la guerra l'Azienda fu guidata dal Direttore Generale Raffaele De Cornè, appena nominato nella carica, che riuscì malgrado le numerose esigenze di trasporto e i tanti rischi a far funzionare efficacemente l'organismo burocratico. Il dimissionario Bianchi andò invece a ricoprire dal giugno 1916 la carica di Ministro dei Trasporti Marittimi e Ferroviari nel nuovo dicastero istituito per le esigenze militare.

La tratta ferroviaria strategica **Montebelluna – Susegana**, lunga 20 Km fu realizzata in meno di un anno (a partire dall'inizio delle ostilità) inoltre furono costruiti raccordi per 150 km circa di sviluppo complessivo. Successivamente venne aperta all'esercizio **la Palmanova – Cervignano** (1° gennaio 1917). Vennero poi raddoppiati i binari su alcuni tratti di linea, si ampliarono le stazioni e gli impianti ferroviari sia per il movimento dei

treni, sia per il carico e lo scarico nonché movimentazione delle merci (*in particolare combustibili e approvvigionamenti*). Inoltre vennero scavati pozzi al fine di aumentare la dotazione dell'acqua, essenziale per le locomotive e per le truppe. Le officine ferroviarie intensificarono enormemente la produzione organizzando le linee di montaggio anche con turni intensivi per provvedere anche alla costruzione di materiali da guerra, come granate e proiettili di medio o grosso calibro, nonché riparazione di mezzi per conto di arsenali e cantieri.

Nella zona delle operazioni belliche, **dal maggio 1915 al dicembre 1918**, fu effettuata una media di 271 convogli al giorno. Nella zona di guerra si trasportarono così: 15.371.000 soldati, 1.300.000 quadrupedi, 1.065.000 carri di rifornimento, 1.820.000 feriti e ammalati. A seguito dello sforzo bellico realizzato dai ferrovieri civili quest'ultimi vennero militarizzati e in buona parte rimasero nei loro posti di lavoro per far circolare i convogli, ottenendo l'esonero dalla chiamata alle armi per gli addetti ai treni, alle stazioni e alla linea. Le classi più giovani dovettero comunque rispondere alle chiamate, anche tra il personale direttamente coinvolto nel movimento ferroviario. Poiché le maggiori risorse vennero indirizzate verso il fronte del nord – est, non fu possibile conservare un regolare servizio nelle altre parti d' Italia dove le corse dei treni vennero dimezzate, conservando pochissimi convogli per linea, talvolta una coppia soltanto al giorno, necessaria per fare arrivare la posta e prodotti alimentari. Il ruolo delle ferrovie risultò **fondamentale** in occasione dell'offensiva degli altipiani **dal 17 maggio al 2 giugno 1916**: vennero effettuati in Veneto ben 653 convogli militari, con punte di 43 treni al giorno. Un altro momento culminante riguardò l'offensiva dell'Isonzo dell' agosto – settembre 1917 e la successiva disfatta di Caporetto dal 24 ottobre al 9 novembre dello stesso anno, quando i treni furono importanti anche per i rinforzi: **da Modane e da Ventimiglia** entrarono 847 treni militari francesi e 556 della Gran Bretagna. Il ripiegamento avvenne conservando un discreto ordine, lasciando una stazione dopo l'altra in mano nemica. Si riuscì in tal modo a salvare oltre 5.000 carri e 200 locomotive, che si trovavano nella zona di operazioni. La massima intensità della circolazione ferroviaria venne comunque raggiunta durante l'offensiva austriaca del maggio – giugno 1918, quando furono trasportati in circa dieci giorni circa 240.000 uomini, 27.000 quadrupedi e 6.000 cannoni, oltre alla continua circolazione di treni sanitari per lo sgombero dei numerosi feriti. Durante la battaglia di Vittorio Veneto vennero poi movimentati 140.000 uomini e 8.000 quadrupedi, oltre a 1.600 cannoni e autocarri: un quantitativo enorme di munizioni fu spedito in treno al fronte, fino a toccare 600 carri in giorno.

1.196 Ferrovieri morirono nelle operazioni, assunse un carattere eroico l'esempio dato da Enrico Toti (*il fuochista delle ferrovie rimasto privo di una gamba per infortunio sul lavoro*) che si arruolò volontario e

nell'agosto 1916 nei pressi di Monfalcone che si lanciò in un'offensiva nella quale alla fine, colpito a morte lanciò sul nemico la sua gruccia..

Durante le avanzate nel conflitto, si rilevò difficoltoso l'esercizio sulle linee austriache conquistate: oltre alla necessità di riparare i danni, fu infatti necessario confrontarsi con diversi sistemi di segnalamento e di manovra per scambi e segnali.

Alla fine delle operazioni belliche, il trattato di Versailles del 1919 estese i confini italiani fino a ricomprendere quelle terre per la cui liberazione l'Italia era scesa in guerra. Con la conquista di Trieste e Trento, compresa Bolzano, i precedenti transiti internazionali di Ala e Primolano in Trentino, di Cervignano, Cormons e Pontebba in Friuli, lasciarono il posto al Brennero, San Candido, a Tarvisio, a Pledicolle oltre Gorizia, nonché Venezia Giulia a Postumia e Fiume. Alla rete nazionale si aggiunsero circa 1.000 Km di ferrovie dei nuovi territori conquistati.

Concluse, idealmente, la prima guerra mondiale il trasporto della salma di un *"milite ignoto"* da Aquileia a Roma, avvenuto in treno nell'ottobre 1921. Dopo la Grande guerra furono innalzati nelle capitali degli stati belligeranti dei monumenti come ideali custodi dei resti di militari sconosciuti. In Italia si scelse l'Altare della Patria a Roma. Vennero quindi raccolte prima a Udine e a Gorizia e poi nella basilica di Aquileia, per la vicinanza con le operazioni belliche, le bare di 11 soldati. Tra queste la madre di un soldato morto e non identificato scelse la bara che doveva rappresentare le molte migliaia di commilitoni ignoti, la quale venne collocata in un carro ferroviario senza sponde realizzato appositamente affinché il feretro potesse essere visto dall'esterno. La mattina del 29 ottobre 1921 il treno che trasportava il *"milite ignoto"* partì da Aquileia alla volta di Roma condotto da ferrovieri decorati al valore. Il convoglio fece sosta in tutte le principali stazioni, in modo da consentire alla popolazione di rendere omaggi alla salma. La capitale fu raggiunta il 2 novembre con l'arrivo del carro a Roma Termin. La salma tumulata sull'altare della Patria il 4 novembre, alla presenza del re, delle rappresentanze dell'esercito e delle madri vedove dei caduti.

Prima del giugno 1940, quando l'Italia entrò ufficialmente nella seconda guerra mondiale, nessuna preparazione bellica venne compiuta sulle ferrovie, a differenza di quanto era accaduto nel 1915. Da notare però che in uno dei primi scontri armati venne danneggiata la stazione di Ventimiglia con un vicino tratto di linea, e che sulla riviera ligure si utilizzarono i treni armati, uno dei quali aprì il fuoco la mattina del 14 giugno, nei pressi di Albisola, contro alcune navi francesi dirette a bombardare il porto di Genova. Solo alla fine del 1942 fu emanato un decreto per dare la precedenza ai trasporti militari, a testimonianza del fatto che si continuò a ritenere la guerra di breve durata finché gli eventi precipitarono. Gli stes-

si ferrovieri vennero militarizzati soltanto dal giugno 1943 in Sicilia e Sardegna, dal 30 luglio in tutto il territorio nazionale. Fino a tale data vennero effettuati circa 70.000 treni con 2.500.000 carri e carrozze, trasportando 14.500.000 soldati, 1.200.000 quadrupedi, 500.000 veicoli e cannoni, 18 milioni di tonnellate di materiali e viveri. Il treno fu utilizzato ampiamente anche per i rifornimenti dall'estero, che arrivavano tramite i valichi alpini, poiché il mare era in mano agli «alleati», i quali controllavano i punti strategici di Suez e Gibilterra. L'attività ferroviaria principale fu quindi incentrata sul trasporto di tali rifornimenti, che entravano all'inizio da Tarvisio e dal Brennero, poi l'estendersi dell'occupazione tedesca pure da Modane, Piedicolle e Postumia. Durante gli anni della guerra vennero trasportati circa 194 milioni di passeggeri e 65 milioni di tonnellate di merci, mentre si realizzavano alcuni investimenti sulle linee utili alle esigenze belliche. Per esempio l'elettificazione della linea ferroviaria da Bologna a Verona e Trento. L'apice del movimento ferroviario fu raggiunto tra la metà del 1942 e la metà del 1943, sia per gli sfollamenti di massa dalle grandi città investite dalle bombe sganciate dagli aerei, sia per la progressiva scomparsa dei carburanti petroliferi, che causò il blocco dei trasporti stradali. Dall'ottobre 1942 i viaggi nelle autocorriere vennero infatti limitati alle necessità di studio o lavoro, determinando un nuovo afflusso di viaggiatori sui treni. Mentre le truppe italo – tedesche venivano gradualmente sconfitte in Africa settentrionale, aumentavano i bombardamenti sul territorio nazionale, che rivolsero in gran parte contro le installazioni portuali e contro le ferrovie, colpite le stazioni, nei ponti e nelle gallerie. Su numerose linee fu interrotta la circolazione, mentre sulle altre viaggiare costituiva un vero pericolo, essendo sempre sotto la minaccia degli aerei alleati. Intanto i tedeschi smantellavano intere tratte per coprirsi la ritirata, utilizzando a questo scopo, oltre alle mine anche appositi «carri erpice», che tagliavano le traversine rendendo inservibili i binari. Dal dicembre 1943 all'aprile 1945 si formarono due amministrazioni ferroviarie: una a nord sotto l'influenza tedesca con direzione a Verona, l'altra a sud sotto l'influenza degli Alleati, con sede a Bari, poi a Napoli, e infine a Roma. Come era avvenuto durante la prima grande guerra, sul piano sociale il treno si rivelò fondamentale, specialmente in occasioni assai tristi, come lo sbandamento dell'8 settembre 1943, quando i soldati riuscirono a rientrare a casa percorrendo chilometri e chilometri, in parte a piedi in parte con i convogli che ancora viaggiavano. Altra pagina di storia dolorosa legata alle ferrovie furono i numerosi treni dei deportati, con i quali i tedeschi spostarono non solo gli ebrei ma anche gli italiani fatti prigionieri verso i campi di concentramento in Germania.

Parecchi lavoratori delle ferrovie negli ultimi anni di guerra furono costretti, sotto la minaccia dei mitra tedeschi, ad aggiungere ai treni i carri piombati dove erano rinchiusi centinaia di prigionieri, ma allo stesso

tempo i ferrovieri diedero un importante contributo alla Resistenza, espiato peraltro in condizioni di grande difficoltà.

Fra le tante azioni di reazione all'occupazione tedesca si può ricordare il sabotaggio del 20 dicembre 1943 sulle Roma – Formia e Roma – Cassino, dove vennero distrutti due treni di tedeschi che rifornivano il fronte. Ma soprattutto nel nord Italia che si sviluppò l'attività dei partigiani ferrovieri. Dai primi mesi del 1944, per esempio, cominciarono a diffondersi tra i lavoratori dei volantini che spiegavano come sabotare il traffico ferroviario che serviva ai tedeschi, mediante errori volontari nella condotta dei veicoli, come il grippaggio delle ruote o l'avaria dei motori delle locomotive a vapore ed elettriche; oppure tramite la rottura dei segnali e delle linee telefoniche o le grafiche. Alcuni sabotaggi – spiegava un volantino – possono essere effettuati solo da quelli di voi che sono specialisti. Pertanto devono essere compiuti solo da quelli decisi a darsi subito alla macchia.

Iniziò così un'attività spicciola di danneggiamenti ai trasporti tedeschi, che proseguì parallela alla ricostruzione dei partiti tedeschi e all'organizzazione di alcuni scioperi, e che terminò soltanto con la definitiva liberazione dall'occupazione nazista. Nella guerra partigiana caddero 407 ferrovieri, mentre altri 2.104 morirono sotto le bombe o per effetto dello scoppio di mine; inoltre si registrarono 65 caduti in combattimento, 43 dispersi e 143 deceduti per cause imprecisate: in totale 2.762 perdite di vite umane.

4.7 Il Genio Ferrovieri in BOSNIA dal 1996 al 1998.

Uno dei scopi del trattato di DAYTON, è stato quello di assicurare, con la presenza e il lavoro di unità della NATO, il "LIBERO NOVIMENTO" delle diverse etnie presenti nella BOSNIA HERZEGOVINA. Al riguardo il Reggimento Genio Ferrovieri, nei primi mesi del 1996, ha condotto una serie di ricognizioni sulla rete ferroviaria bosniaca per individuare i tratti ferroviari che potevano essere ripristinati da unità del Genio specializzate. Il risultato delle ricognizioni condotte ha portato alla pianificazione, organizzazione ed esecuzione degli interventi illustrati nei prossimi paragrafi.

4.7.1 *Tratta Ferroviaria Doboj-Bania Luka-Volinja (Missione IFOR 1996)*

I lavori di ripristino della citata linea sono stati appaltati alla Compagnia civile SRPSKA (JZTP) delle Ferrovie della Repubblica, tramite finanziamento NATO (iniziati il **22 luglio '96 sono terminati nel maggio '97**) e sono stati supervisionati da un **Project Management Team** del **Reggimento genio Ferrovieri**, che ha assicurato il controllo della qualità dei lavori eseguiti e dei materiali posti in opera. Dalla fine di marzo '97 i treni transitano secondo lo standard UIC D4 (50 km/h e 22,5 ton. per asse) ricollegando Zagabria alla BOSNIA.

4.7.2 *Tratta ferroviaria Doboj - Zvornik (missione IFOR 1996)*

I lavori di ripristino sono stati assegnati, nell'ambito della missione IFOR, a Unità del Genio dei paesi Europei (della NATO e non) in particolare: **una unità del Genio Ferrovieri di Castel Maggiore (BO)**, una Compagnia Genio tratta dal contingente Ungherese e una Compagnia del Battaglione Genio Rumeno (queste ultime due impiegate solo per lavori **non tecnico - ferroviari** quali ad esempio la movimentazione di pietrisco). Alla fine del settembre 1996 la linea **ZVORNIK-TUZLA** è stata riaperta al traffico, mentre per collegare l'ultimo tratto, **TUZLA –DOBOJ**, si è dovuto attendere la fine di ottobre a causa del difficile ripristino di un ponte ferroviario. Il collegamento Est - Ovest, cioè **SERBIA-BOSNIA-CROAZIA**, è stato riaperto il 6 novembre 1996.

Per quanto riguarda l'accantonamento e il supporto logistico, il reparto Genio Ferrovieri Italiano è stato distaccato alla stazione di **ZVORNIK GRAD**, proprio al confine con la **SERBIA** e alloggiato nel treno di Pronto Intervento. Il Convoglio militare (che sarà illustrato successivamente) partito da Castel Maggiore (BO) il 6 agosto alle 23:30, è arrivato alla stazione di ZVORNIK il 9 agosto alle 00:01 dopo aver percorso 1.300 km in circa 48 h, attraversando **ITALIA, SLOVENIA, CROAZIA, UNGHERIA, SERBIA**. Il 6 novembre '96 l'unità del Reggimento Genio Ferrovieri ha terminato i lavori.

4.7.3 *Linea Ferroviaria Tuzla-Brcko (Missione SFOR 1997)*

La linea ferroviaria che collega **TUZLA** (Federazione Croato – Mussulmana) con **BRCKO** (Repubblica Serba di **BOSNIA**) percorre il nord –est della **BOSNIA HERZEGOVINA**, in direzione meridiana, per circa 60 km. Dei suddetti 60 km di linea soltanto 40, prima dell'intervento del Genio Ferrovieri erano percorribili. I restanti 20 km presentavano, per quanto di più rilevante interesse, le seguenti problematiche:

- una frana di circa 70 m tra le stazioni di **MRAMOR** e **TINJA**;
- la completa asportazione di 1200m di binario, la presenza di numerosi bunkers ricavati nella sede del binario e di tagli di rotaia tra le stazioni di **BUKOVAC** e di **BRCKO**, a cavallo dello **IEBL**. Il trasferimento del reparto in **BOSNIA** è stato effettuato in due fasi:
 - il 10 luglio '97, una prima aliquota, costituita dal Convoglio di Pronto Intervento Ferroviario del genio ferrovieri con circa 90 persone (U., SU., e Tr.) partita da Castel Maggiore diretta a **TUZLA**;
 - il 28 luglio '97 la seconda il cui trasferimento è avvenuto utilizzando il Convoglio ferroviario della **CROCE ROSSA ITALIANA**.

I lavori del 1° Battaglione Genio ferrovieri sono terminati alla fine di ottobre del 1997.

4.7.4 *Linea Ferroviaria Knin – Novi Grad (Missione Sfor 1998)*

Tale linea costituiva, prima della guerra civile, una importante via di comunicazione tra il porto di Spalato e l'interno dell'ex Jugoslavia, in direzione Bihac, inserendosi sulla linea ferroviaria Zagabria – Banja Luka – Doboj all'altezza di Novi Grad (chiamata così prima della guerra Bosanski Novi). Durante la guerra, la linea ferroviaria, utilizzata prevalentemente come itinerario di arroccamento, è stata teatro di cruenti combattimenti ed è stata pertanto danneggiata in numerosi punti.

I lavori sulla linea ferroviaria KNIN - NOVI GRAD, in particolare, sono stati caratterizzati dal ripristino delle tratte:

- **STRMICA** (Croazia - regione della Kraina del Nord -) - **BIACH** (Bosnia - 300 Km nord da Sarajevo -). Tale linea ferroviaria, che si estende per 112 km parallelamente al fiume “**UNA**” (chiamato così dai ROMANI per la sua **unica** bellezza) presentava in numerosi punti le seguenti problematiche:
 - tratti di linea danneggiati dai bombardamenti di pezzi di artiglieria pesante, da ricostruire completamente;
 - centinaia di traversine danneggiate e da sostituire;
 - binari di curva danneggiati da esplosioni, da sostituire;
 - disallineamento delle rotaie;
 - bonifica da ordigni esplosivi;
 - bonifica della florida vegetazione presente nei binari, la cui crescita è stata facilitata da sette anni di inattività della linea e dall'ambiente naturale estremamente umido;
 - numerose frane;
 - ostruzioni agli impianti di drenaggio delle acque di scolo;
- **OTOKA BOSANSKA** (Bosnia) – **BLATNA** – **NOVI GRAD** (Serbi di Bosnia).

La tratta ferroviaria attraversa, da Rudice, a circa 3 km ad ovest di BLATNA, la **IEBL** e supera dei campi minati regolarmente segnalati. Presentava interruzioni analoghe alla precedente tratta.

L'unità del Genio Ferrovieri è affluita in BOSNIA, attraversando la SLOVENIA e la CROAZIA, il 1 agosto '98 con il Convoglio militare di Pronto Intervento completato con 15 carri merci per il trasporto dei mezzi del reparto e due carrozze passeggeri FS del tipo cuccette (lunghezza totale del Treno: **640 metri**). La riapertura della linea è avvenuta il 15 ottobre 1999 alla presenza del Vice Cte di SFOR Gen. IELIE (Francia) e di numerose autorità civili e militari.

4.7.5 *Considerazioni*

La libertà di movimento rappresentava e rappresenta uno dei principi fondamentali delle missioni di pace della NATO, perché solo attraverso il libero movimento di idee, informazioni, persone e merci si potrà sperare in una pace duratura in una BOSNIA composta da più entità.

Tale concetto trova applicazione anche in altre aree strategiche del globo, come ad esempio nel Corno d'Africa. Infatti, in Eritrea, la movimentazione merci/passeggeri dal **porto di Massaua** alla **capitale Asmara** è uno degli attuali problemi del paese. Il mezzo di locomozione impiegato ancora oggi (il cammello) permette il trasporto di pochi chili al giorno con basse velocità (3 km./h). A fronte di ciò, il ripristino del collegamento ferroviario potrebbe agevolare il trasporto di diverse tonnellate di materiale al giorno e permettere la copertura della distanza **Massaua - Asmara** in **"sole" 12 ore** a fronte degli attuali **tre giorni di viaggio**, incrementando conseguentemente gli scambi commerciali, la possibilità di nascita di nuove realtà artigianali/industriali, la diffusione di informazioni /idee/cultura e il libero movimento di persone, merci e mezzi. Al riguardo il genio ferrovieri, circa un mese prima dello scoppio del conflitto ETIOPE - ERITREO (1998) ha condotto in ERITREA uno studio per il ripristino della citata linea (realizzata dal 1897 al 1911 da unità del genio ferrovieri, con il concorso di unità degli alpini e dei bersaglieri; attualmente il tracciato della ferrovia è diventato una via di passaggio delle numerose tribù nomadi) che potrà trovare attuazione solo al termine della guerra. Per ora il reparto continuerà ad essere "precettato" per altri Teatri operativi a profilo "più basso".

4.8 il Genio Ferrovieri in KOSOVO dal 1999 al 2002

La situazione di crisi sociale e politica in Kosovo trova le sue origini nel 650 D.C., anno in cui la presenza slava si affermò nei Balcani, per giungere poi, al termine della Seconda Guerra Mondiale, con la migrazione in Kosovo di migliaia di serbi ed il conseguente afflusso di altrettante migliaia di albanesi, al fatto che questi ultimi costituissero la maggioranza della popolazione residente nella Regione. Il resto è storia recente. Nel marzo del 1999 la NATO, visto l'insuccesso della missione degli osservatori OSCE (Organizzazione per la Sicurezza e la Cooperazione Europea), nonché il persistere delle violenze a danno della popolazione civile, diede vita all'Operazione "Allied Force". Il 9 giugno, il Governo di Belgrado, ottemperando alla **risoluzione n.1244** del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, accettò, mediante la firma di un Accordo Tecnico Militare (MTA), lo schieramento di KFOR (Kosovo Force) ed il conseguente ritiro delle unità serbe.

Il Comando NATO KFOR DI PRISTINA, a seguito della citata risoluzione dell'ONU n.1244, individuò, tra gli obiettivi da raggiungere, anche la necessità di garantire, nella stagione invernale, la percorribilità della rete stradale (già di fatto limitata) completamente interrotta a causa delle avverse condizioni meteorologiche e **l'afflusso, per via ferrovia, dei rifornimenti civili e militari in Kosovo.** Tra l'altro, anche le organizzazioni ONU - UNITED NATION - (coordinate dall'UNMIK) e quelle NON GOVERNATIVE - NGOs - avevano l'impellente necessità di far affluire in

Kosovo milioni di metri cubi di materiale edile per la ricostruzione delle case distrutte nella recente guerra civile e di inviare aiuti umanitari sotto forma di alimenti, presidi medici, ecc..

In tale contesto il Comando Genio NATO KFOR ha chiesto nell'estate del 1999 al genio ferrovieri di effettuare una serie di ricognizioni per pianificare gli interventi necessari al ripristino dell'intera rete ferroviaria Kosovara, analogamente a quanto già avvenuto nelle precedenti missioni condotte dal genio ferrovieri in Bosnia Erzegovina nel 1996, 1997 e 1998.

In tali ricognizioni è stata redatta la seguente programmazione dei lavori ferroviari:

- Priorità uno: esercizio e gestione delle linee già idonee alla circolazione come la Skopje – Kosovo Polje (Pristina);
- Priorità due: ripristino della linea Kosovo Polje – Pec e sua successiva gestione, nonché potenziamento dello scalo merci di Kosovo Polje con la costruzione di una serie di Piani Caricatori III/9;
- Priorità tre: ripristino della Pec – Klina (Metohija) – Prizen e sua successiva gestione.
- Effettuazione di ulteriori ricognizioni per individuare gli altri lavori ferroviari da effettuare, al fine di ripristinare l'intera rete ferroviaria Kosovara.

Al loro rientro, i nuclei hanno elaborato una relazione, sulla base della quale il Comando Operativo di Vertice Interforze della Difesa ha disposto l'impiego del Genio Ferrovieri. Il comando di Reggimento, ricevuto l'ordine, ha distaccato in Kosovo, in varie aliquote, a partire dai primi di settembre 1999, un reparto composto da personale militare altamente specializzato del 2° Battaglione Genio ferrovieri di Torino (macchinisti, capostazione, manovratori e verificatori) per la gestione e l'esercizio linee e del 1° Battaglione Genio ferrovieri di Castel Maggiore di Bologna (capi Tecnici, Tecnici e operai d'armamento ferroviario) per la riparazione e il ripristino delle citate linee.

Per quanto riguarda **l'esercizio/gestione** delle linee ferroviarie Kosovare (esclusivamente ad unico binario con trazione diesel) sono stati movimentati i seguenti convogli:

- Tratta Kosovo Polje – Mitrovica: n.444 Treni merci/passeggeri;
- Tratta Kosovo Polje – Klina - Pec: n. 333 Treni merci/passeggeri;
- Tratta Kosovo Polje – Klina – Volkovo (confine con la Macedonia): n.1284 Treni merci. In particolare tali convogli erano costituiti essenzialmente da materiale provenienti dalla Grecia, in particolare dal Porto di Salonicco, dove arrivavano (per nave, in containers) tutti i rifornimenti e aiuti umanitari internazionali.

Il totale di carri ferroviari impiegati è stato di 4000 unità, pari a circa 150mila tonnellate di merci.

Per quanto concerne **la riattivazione delle linee** da parte della Compagnia del 1° Battaglione Genio Ferrovieri, c'è da evidenziare che sono state ripristinate tutte le sopracitate tratte;

inoltre: rafforzato un ponte ferroviario metallico nei pressi di Mitrovica (danneggiato da un sabotaggio durante la permanenza in teatro della nostra unità, lavoro peraltro non previsto); manutenzionato il ponte ferroviario di Kakanic; potenziato lo Scalo merci di Kosovo Polje con un Piano Caricatore III/9.

L'unità del Genio Ferrovieri anche in tale missione (analogamente a quelle della Bosnia nel 1996, 1997 e 1998) era accantonata sul Convoglio di Pronto Impiego, che è affluito in Kosovo (con un nucleo di specialisti del genio ferrovieri), attraversando l'Austria, l'Ungheria, la Romania, la Bulgaria, la Grecia e la Macedonia (tragitto: 2600Km.; durata: n. 7 giorni, a causa delle lunghe soste doganali). Il Convoglio militare di Pronto Intervento (n.12 carrozze tipo Vad Et e n. 2 carri cisterna tipo VZ) era completato con una Locomotiva Diesel D 345 1142 e n.15 carri merci FS (n. 10 del tipo Ks, n. 1 R11, n.1 Gbs e n. 3 Elo) per il trasporto dei mezzi del reparto (lunghezza totale del Treno: circa **550 metri**).

Il termine delle attività di ripristino delle linee ferroviarie è avvenuto il 20 dicembre 1999, mentre per quanto riguarda la gestione/esercizio della rete, questa è terminata nel primo semestre del 2002 quando tale attività è stata ceduta ad una Società civile finanziata dall'ONU.

Ripercorrere l'impegno del contingente del genio ferrovieri in Kosovo vuol dire ricordare i momenti significativi di un periodo essenziale per il futuro della regione: quello della fine della guerra e del ritorno della pace. Vuol dire rivivere la consapevolezza di aver avviato in modo incisivo la ricostruzione delle strutture di trasporto della regione e la certezza di aver centrato uno dei principali obiettivi della KFOR: la libertà di movimento. Tutti noi dobbiamo credere in questi obiettivi di pace, perché in essi è riposta l'unica speranza di non rivedere in un futuro, più o meno prossimo, in quella o in altre aree, le stesse scene di sofferenza, le stesse povere colonne di profughi, prima albanesi e poi serbi, che hanno caratterizzato questa triste circostanza storica.

4.9 Il Genio Ferrovieri in ERITREA

La ricognizione in oggetto è stata effettuata nel 1998 per verificare la fattibilità dei lavori di ripristino della linea ferroviaria Massawa-Agordat in territorio Eritreo.

Per svolgere la ricognizione in argomento è stato impiegato, all'interno della missione a livello Stato Maggiore Difesa, un nucleo del 1° Battaglione Armamento e Ponti del Reggimento Genio Ferrovieri.

La costruzione della linea ferroviaria Massawa-Agordat è iniziata nell'autunno del 1887 ed è terminata nel 1928. Essa è lunga complessivamente 306,4 km.. In particolare, dal porto di Massawa la linea ferroviaria sale fino ad una altitudine di 2.394 m (nelle vicinanze di Asmara) per poi ridiscendere a 606 m. (nei pressi di Agordat).

Le caratteristiche tecniche della linea sono le seguenti:

- portata: 12 ton./asse;
- pendenza massima: 35 /1000
- raggio di curvatura minimo: 70 m;
- elettrificazione: non esistente;
- scartamento: coloniale (950 mm);
- rotaie tipo:
 - . Dogali: 22 kg/m per una lunghezza di 7,30 m;
 - . Eritrea: 24,9 kg/m per una lunghezza di 9 m;
 - . Agordat: 27,30 kg/m per una lunghezza di 9 m;
- linea ferroviaria: rotaie giuntate;
- traverse: in acciaio dei seguenti tipi:
 - . Eritrea: peso 24,9 kg per una lunghezza di 1,60 m;
 - . Agordat: peso 40,40 kg per una lunghezza di 1,80 m;
 - . Dum: peso 50 kg (0,20x0,13x1,80 m).
- attacchi: essenzialmente di tipo indiretto (piastrino e chiavarda) che variano tra loro in base all'armamento utilizzato ed ai raggi di curvatura esistenti (4 tipi per rotaie Eritree e 2 tipi per rotaie Agordat);
- pietrisco: di pezzatura variabile realizzato mediante frantumazione di rocce presso cave realizzate nei pressi della linea ferroviaria;
- ponti: le strutture sono tutte permanenti, in ottimo stato, realizzate in cemento armato, mattoni e pietre a vista. Risulta demolito il solo ponte in località Embatkalla (15 m di luce);
- tunnel: sono tutti in ottimo stato, prevalentemente rivestiti in pietra e calcestruzzo.

Per chiarezza di trattazione la linea Massawa-Agordat sarà analizzata suddividendola nelle seguenti tre tratte ferroviarie :

- Massawa Ghinda: 69,4 km.;
- Ghinda Asmara: 48,2 km.;
- Asmara Agordat: 188,8 km.

Massawa - Ghinda.

La linea ferroviaria doveva essere ultimata, recuperando i materiali esistenti, dalla Compagnia ferroviaria Eritrea, entro il mese di giugno 1998 (fonte Dr. GIORGIS Tekle Mikael – Assistente dell'Ufficio del Presidente per le statistiche e valutazioni nazionali nonché responsabile del progetto di ricostruzione delle ferrovie).

Ghinda – Asmara.

La tratta si presenta senza armamento ferroviario e necessita di lavori in terra per rimuovere corpi di frane sulla piattaforma. Inoltre, in località Embatkalla, il ponte, superante la rotabile stradale, è stato demolito (circa 15 metri di luce). Le Autorità locali dichiaravano di aver pianificato il ripristino la linea entro la fine del 1999, impiegando il materiale ferroviario recuperato e realizzando un ponte provvisorio per superare la citata demolizione. Unico problema rappresentato, la mancanza di circa 500.000 piastrini e chiavardini (300.000 strettamente connessi all'esecuzione dei lavori e 200.000 per le operazioni di manutenzione future) per cui erano già state fatte le ricerche di mercato. In tale contesto il Dr. GEORGIS aveva riferito oggettive difficoltà sia di approvvigionamento che di mancanza fondi. Sempre il Dr. GEORGIS aveva altresì dichiarato che la Compagnia ferroviaria poteva mantenere un avanzamento dei lavori pari a 300 m./gg. in condizioni ottimali. Valutate le persone impiegate e le attrezzature in dotazione, di cui si tratterà dopo, i termini sono da subito apparire realistici, a condizione della risoluzione dell'approvvigionamento di piastrini e chiavardini.

Asmara – Agordat.

La linea si presentava priva di armamento ferroviario e necessitava dei lavori di smaltimento dei corpi di frana sulla piattaforma. I lavori di realizzazione erano strettamente legati al reperimento ed all'approvvigionamento dei materiali ferroviari a titolo di "aiuto" per carenza di fondi. La durata dei lavori di realizzazione della tratta ferroviaria in parola era stata stimata in circa due anni (fino al 2001).

Per i lavori ferroviari, la Compagnia ferroviaria Eritrea era in possesso dei seguenti mezzi ed attrezzature:

- 2 attrezzature leggere di sollevamento armamento ferroviario marca VAIA CAR tipo LWA106;
- 2 caricatori strada rotaia marca VAIA CAR dei seguenti tipi:
 - . mod. 704 di portata 7.100 kg.;
 - . mod. 504 di portata 3.700 kg..
- 2 pale cariatrici gommate;
- 2 carri ferroviari adattati per il trasporto del pietrisco;
- 2 locomotori di manovra realizzati in maniera artigianale adattando alla circolazione ferroviaria due camion di nazionalità russa con littorine italiane.

Per quanto riguarda i mezzi ferroviari, il parco si presentava obsoleto ed era composto da:

- 3 locomotive (2 leggere ed 1 pesante);
- 2 locomotori leggeri diesel;
- circa 100 carri per trasporto materiali (60 circa da 20 ton. e circa 40 da 15 ton..).

Le esigenze, per la realizzazione della linea ferroviaria in argomento sono state suddivise in tre gradi di priorità:

- 1^a priorità (relativa alla prosecuzione dei lavori sulla tratta ferroviaria Massawa- Asmara):
 - reperimento dei già citati 500.000 chiavardini;
 - acquisizione di una officina mobile stradale (simile alle officine di 1° anello in uso presso i Reparti dell'Esercito) munita, tra l'altro, di gruppo elettrogeno ed attrezzature per saldare;
 - acquisizione di carri tramoggia per il trasporto e lo scarico per gravità del pietrisco;
- 2^a priorità (relativa al completamento dei lavori ferroviari sulla tratta Massawa-Asmara):
 - realizzazione di un ponte permanente in località Embatkalla (anche di tipo metallico);
 - acquisizione di una livellatrice leggera (tipo PANDA con appositi accessori);
 - un carrello ferroviario munito di gru della portata di 10/12 ton.;
- 3^a priorità (relativa alla realizzazione della tratta ferroviaria Asmara -Agordat):
 - acquisizione dei materiali ferroviari necessari per la realizzazione di 188,6 km. di linea ferroviaria e per la sua successiva manutenzione (Asmara-Agordat);
 - attrezzature leggere per l'esecuzione dei lavori di armamento;
 - circa 40 telefoni campali e 300 km. di cordoncino telefonico per realizzare il sistema di comunicazione tra le stazioni ferroviarie.

Pertanto, era stata evidenziata anche l'esigenza di impiegare del personale specializzato per:
- la costruzione della linea ferroviaria sia a livello ingegneristico progettuale sia di istruzione/affiancamento nella esecuzione dei lavori;
- la gestione e la manutenzione dei materiali ferroviari;
- l'istruzione del personale preposto alla conduzione dei locomotori, gestione delle stazioni e l'impostazione delle misure di sicurezza e segnalazione.

I lavori per la realizzazione della ferrovia Massawa-Asmara-Agordat sono stati resi fattibili in un contesto di:

- cooperazione ed istruzione della compagnia ferroviaria locale da parte di un reparto di formazione su base del Reggimento Genio Ferrovieri rinforzato da personale con incarichi logistici;
- sicurezza nel reperimento delle risorse in termini di materiali ed attrezzature ferroviarie, tra cui i citati 500.000 piastrini e chiavardini hanno avuto prioritaria importanza, unitamente ai carri tramoggia;

- ricondizionamento delle attrezzature e mezzi necessari, in dotazione al 1° Battaglione Armamento e Ponti, per l'esecuzione dei lavori ferroviari. La durata dell'intervento era stata valutata in tre anni.

4.10 il Genio Ferrovieri e la rete ferroviaria Albanese (2004)

Il comando alleato internazionale di Pristina, a seguito della risoluzione dell' ONU n. 1244 (relativa alla cessazione delle ostilità in Kosovo), individuò tra gli obiettivi da raggiungere, anche la necessità di garantire l'afflusso per via ferroviaria dei rifornimenti civili e militari in Kosovo. In tale contesto, il Comando genio NATO KFOR ha chiesto, nell'estate del 1999, al genio ferrovieri di conoscere le condizioni anche della rete Albanese per favorire l'afflusso di mezzi e materiali in Kosovo dall'Albania come situazione alternativa al flusso di rifornimenti provenienti dalla Grecia – Porto di Salonicco. Prima di illustrare i risultati degli studi – ricognizioni si illustrerà la situazione economica organizzativa delle Società delle Ferrovie Albanesi.

Per molti anni le ferrovie albanesi hanno operato in un' economia centralmente pianificata, senza concorrenza e, in tale quadro, il traffico delle merci è stato ripartito direttamente dal governo del «Paese delle aquile» tra le diverse modalità di trasporto. Da quando il governo di Tirana ha cercato di intraprendere una libera economia di mercato, tale sistema è venuto meno. Il trasporto ferroviario ha subito consistenti perdite, in quanto, contemporaneamente a una rapida crescita nei servizi su gomma, che ha sottratto quote di traffico alle ferrovie, molte fabbriche e miniere di proprietà statale sono state chiuse. Alla luce di ciò, il governo ha avuto la necessità di indagare sulla convivenza economica del mantenimento in esercizio dei 447 Km di rete o parte di essa. Attraverso un prestito erogato dalla Banca mondiale, è stata finanziata una ricerca condotta, a partire da giugno 1994, dalla società irlandese «CIE Consult» il cui obiettivo era di identificare la strategia più idonea per incrementare l'efficienza e diminuire i costi di trasporto su rotaia. Al riguardo la società di consulenza ha espresso l'opportunità di mantenere in esercizio l'intera rete, valorizzandone i servizi con investimenti nelle infrastrutture ferroviarie. In seguito a ulteriori verifiche e approfondimenti, nel giugno del 1996, le conclusioni dello studio sono state approvate dal consiglio dei ministri albanese. A seguito di ciò il governo ha definito il volume degli investimenti, l'ammontare delle sovvenzioni, nonché le esigenze di materiale rotabile fino al 2005. In relazione a quest'ultimo aspetto, sebbene sia diminuito da 8500 unità nel 1990 a 4700 nel 1995, le ferrovie albanesi restano, comunque, fortemente sovradimensionate.

Il genio ferrovieri a seguito delle citate indicazioni **del KFOR, nell'agosto 2000** effettuò una ricognizione con lo scopo di:

- valutare, dal punto di vista tecnico, le caratteristiche e le potenzialità della linea Durazzo (Durrës) – Shkoder;

- definire, in linea di massima, le risorse necessarie per il miglioramento della stessa;
- fornire indicazioni di massima a riguardo delle altre principali tratte del sistema ferroviario.

Tali ricognizioni si sono ripetute nei successivi anni 2002, 2003 e 2004 (questa ultima presieduta dal **Col. Mario Pietrangeli** 33° Comandante del Reggimento Genio Ferrovieri). Il risultato di tali studi è stato (nell'ottobre 2004 -) la realizzazione da parte del Genio Ferrovieri del raccordo ferroviario del porto di Durazzo.

4.11 Il Convoglio Di Pronto Intervento Del Genio Ferrovieri

Lo Stato Maggiore Esercito, fin dal 1978, aveva concepito l'idea di realizzare un convoglio ferroviario, attrezzato per assicurare il sostegno logistico, a piè d'opera, ad un'unità impegnata in lavori sulla sede ferroviaria. È da questa "idea" che un tale tipo di struttura, assimilabile ad una caserma viaggiante, ha preso forma negli anni successivi, a cavallo fra la fine degli anni settanta e la fine degli anni ottanta, mediante la ristrutturazione di 12 carrozze (del 1927) e di 2 carri cisterna (del 1935) destinati alla demolizione dalla Società FS.

Complessivamente sono state realizzate 9 diverse tipologie di carrozze con le seguenti caratteristiche:

- un carro cisterna di trasporto (capacità 28.000 litri) capace di attingere, mediante una pompa a motore, acqua alla sorgente più vicina al convoglio stesso;
- un carro cisterna di stoccaggio dell'acqua resa potabile (capacità 28.000 litri);
- una carrozza servizi ed impianti dotata di due gruppi elettrogeni (da 70 e da 100 KW) che forniscono energia a tensione 380 e 220 Volt, rispettivamente, e di un impianto di potabilizzazione, oltre a due magazzini, un'officina ed un posto medicazione attrezzato con tutte le apparecchiature mediche necessarie per il soccorso;
- una carrozza cucina, avente una capacità di 150 pasti/ora, dotata di un magazzino derrate alimentari e di una linea di distribuzione rancio del tipo self- service;
- una carrozza refettorio da 68 posti a sedere e un locale lavastoviglie;
- quattro carrozze alloggio truppe, ciascuna delle quali suddivisa in due moduli abitativi da 8 posti letto con relativa zona servizi igienici;
- una carrozza alloggio Ufficiali, Sottufficiali e Comando, dotata di un ufficio, che all'occorrenza si trasforma in sala rapporto e direzione lavori;
- una carrozza alloggio operatori, che ospita il personale che opera nella sala operativa;
- una carrozza decisionale, con un locale per lo sviluppo fotografico, le attrezzature didattiche, una sala briefing da 18 posti ed un locale dattilo- computer;

- una carrozza operativa, suddivisa in sala operativa e centro trasmissioni, dotata di centralino telefonico, telescriventi, ponti radio satellitari e radio;
- una carrozza bagagliaio avente un magazzino viveri ed un ulteriore magazzino per lo stoccaggio di materiali vari, con funzione anche di deposito del carburante necessario per l'alimentazione degli impianti.

La composizione del convoglio può variare a seconda delle esigenze che devono essere soddisfatte, siano esse lavori pontieristici o esigenze particolari, quali gli interventi ferroviari "Fuori Area" in Operazioni di Supporto alla Pace (esempio: Bosnia e Kosovo). Il convoglio, che necessita di sole 12 ore per l'approntamento, è in grado di viaggiare ad una velocità di 120 Km/h e, giunto in zona d'operazioni, può sostare lungo un tratto di binario di 300 metri circa, con possibilità di sosta anche su binari paralleli.

Un altro "*treno dell'emergenza*" degno di nota è il treno sanitario del **Sovrano Militare Ordine di Malta**, composto da n. 8 carrozze così suddivise:

- carrozza n. 1: sala gabinetto e gabinetti audiometrici;
- carrozza n. 2: accettazione, sale visite specialistiche;
- carrozza n. 3: laboratorio analisi;
- carrozza n. 4: radiologia;
- carrozza n. 5: pronto soccorso;
- carrozza n. 6: degenza;
- carrozza n. 7: magazzino;
- carrozza n. 8: gruppi elettrogeni.

Tale treno è attualmente parchato presso il Deposito dell'Aeronautica Militare di Ponte Galeria nell'ultimo semestre del 2007 sarà spostato nel raccordo ferroviario Militare del Deposito dell'Esercito di **Tor Sapienza**.

4.12 Nascita ed Evoluzione delle Convenzioni per l'impiego di Personale Militare.

Nel 1873 come abbiamo visto nei precedenti paragrafi fu costituita in Torino la Brigata Ferrovieri. Nel 1877 la Direzione Generale Ferrovie "Alta Italia" concesse alla Brigata vagoni merci e materiali per l'addestramento del personale chiedendo in cambio l'impiego di militari in rinforzo lungo le proprie linee. Questo accordo può essere considerato l'antesignano storico delle attuali convenzioni che regolano i rapporti tra il Reggimento Genio Ferrovieri e al società FS.

Nel 1888, nell'ambito della suddetta collaborazione, la ferrovia Torino - Pinerolo - Barge fu affidata ai ferrovieri militari per addestrare il personale militare alla condotta delle locomotive e al funzionamento dei "privati" e semplici impianti di stazione.

Nel 1912, essendo prevista l'elettificazione della linea Torino - Pinerolo, il Reggimento fu incaricato di effettuare studi per l'assunzione

dell'esercizio della linea Chivasso – Aosta al fine di poter continuare ad istruire il personale di truppa su una linea ferroviaria a tappe.

Inseguito all'approvazione da parte dei Ministeri della Guerra e dei Trasporti delle proposte conclusive dei predetti studi, il Reggimento cedette la linea Torino – Barge (10 gennaio 1915) ed iniziò l'esercizio della Torino – Chiasso – Aosta che, con i suoi 100 Km, le 20 stazioni e le difficoltà dovute in alcuni tratti alla pendenza, costituiva un valido e prezioso test addestrativo per tutto il personale militare.

Tale trasferimento dell'esercizio della linea dai civili ai militari fu basato anche su scelte strategiche militari. Infatti proprio nel 1915, alla vigilia della Grande Guerra, la Società Ansaldo, accogliendo le sollecitazioni del Ministero della Guerra, che realizzava una produzione strettamente connessa alle esigenze belliche. Al termine del 1949 fu stipulata tra le FS e il Ministero della Difesa Esercito una vera e propria convenzione per l'impiego del personale specializzato nella branca esercizio/circolazione treni (la n. 1055 del 21 marzo 1949).

Tale convenzione (di durata novennale) poneva le premesse per:

- una continua e adeguata preparazione professionale del personale volontario (macchinista, capi stazione, manovratori)
- arruolamento del suddetto personale, mediante concorso pubblico e la successiva assunzione nei ruoli delle FS.

Per quanto riguarda il settore lavori, nel 1978 le FS d'intesa con la Difesa, per non disperdere l'elevata preparazione professionale acquistata dai militari (incarico pontiere – ferroviere) nel montaggio ponti ferroviari (es. ponte di Verbania) durante il servizi di leva, regolarizzavano l'impiego e la successiva assunzione del suddetto personale mediante convenzione.

Nel 1979 infatti fu stipulata una convenzione tra Difesa e FS (n. 10/79), analogamente a quanto in vigore per il 2° battaglione esercizio, che regolava l'impiego del 1° battaglione ponti metallici scomponibili. Tale convenzione, come quella relativa all'esercizio, venne rinnovata dopo 9 anni. In sede di rinnovo in tale convenzione furono introdotti importanti elementi d'innovazione, in particolare:

- l'estensione dell'attività del 1° battaglione, al campo dell'armamento ferroviario con la costituzione di unità meccanizzate per la costruzione e manutenzione di linee ferroviarie;
- la qualificazione del personale del citato reparto anche nel profilo ferroviario di manovratore (operatore alla circolazione).

4.12.1 Verso la nuova convenzione FS/Difesa

a) I rapporti bilaterali tra FS e Difesa erano regolati, prima dell'entrata in vigore della nuova convenzione, da due convenzioni:

- la n. 2/85, con la quale veniva affidato al 2° battaglione genio ferrovieri l'esercizio della linea Chiavasso – Aosta e l'addestramento dei volontari del genio ferrovieri (macchinisti, capi stazione, operatori alla circolazione);
 - la n. 102/88 (scadenza 21 set. 97), con la quale veniva regolato l'impiego del 1° battaglione sia nelle operazioni di montaggio e smontaggio di "travate" e "stilate" metalliche sia nelle attività relative alla costruzione di linee ferroviarie.
- b) La prima convenzione era scaduta il 30 aprile '94 ed era stata prorogata fino al 30 ottobre '94 per consentire, su sollecitazione delle autorità politiche, l'individuazione (d'intesa fra FS e Difesa) di altra /e linea/e su cui trasferire l'esercizio del reggimento genio ferrovieri (in sostituzione dell'esercizio sulla Chivasso – Aosta). In tale contesto la FS e la Difesa hanno convenuto quindi di unificare le suddette due convenzioni in un unico articolato che prevede l'impiego del reggimento genio ferrovieri al fine di disporre un solo corpo normativo cui fare riferimento, per facilitare così l'attività di coordinamento della Difesa circa l'impiego del genio ferrovieri in attività ferroviarie. Alla formazione, in ambito militare, del personale per le varie specializzazioni ferroviarie è stata attribuita una notevole importanza nella nuova convenzione; infatti l'azienda FS si è assunta in prima persona la responsabilità dei programmi di formazione anche i relativi formatori qualificati sono della FS, coadiuvati da istruttori militari che hanno il compito di assicurare la continuità didattica. Vista l'importanza della formazione, ai fini della qualità e della sicurezza di una moderna azienda di trasporti, la FS impiegherà delle risorse finanziarie nelle nuove metodologie didattiche che saranno supportate dalle attuali tecnologie informatiche, come ad esempio i computer multimediali ed i CD interattivi.

4.12.2 Sintesi della convenzione n. 64/94 Difesa/FS

Articoli 1 e 2

Le precedenti convenzioni n. 2 del 10/05/85 e n. 102 del 22/09/94, sono sostituite dalla presente convenzione.

Articolo 3

- 1 La FS e l' AM stabiliscono, in base alle esigenze organizzative e professionali, il numero dei volontari del Genio Ferrovieri da arruolare di anno in anno mediante apposito bando di concorso. Qualora, a seguito richiesta FS, il numero degli arruolati ecceda l'organico previsto per il Reggimento, saranno incrementate le esigenze di personale di inquadramento (All. B); le spese saranno a carico della FS.
- 2 Il personale militare impiegato per servizi ferroviari, porterà appositi distintivi in cui all' Allegato C.

Articolo 4

- A. Il personale militare viene impiegato per:
L' esercizio di linee ferroviarie per scopi addestrativi assegnate dalla FS (Art. 5). In atto continua ad essere assegnata la linea "Chivasso – Aosta".
- B. Montaggio e smontaggio ponti ferroviari metallici scomponibili, compresa messa in opera del binario e delle stilate metalliche (Art.7).
- C. Lavori di costruzione e manutenzione dell'armamento ferroviario con i macchinari ed attrezzature messe a disposizione dalla FS, nella Zona Territoriale FS Centro – Nord e, previe intese caso per caso, anche in altre zone (Art. 8).
- D. Il sussidio di personale specializzato sulla rete FS mediante accordi diretti tra la FS e lo Stato Maggiore Esercito (SME) – Ufficio Movimenti e Trasporti, nonché il concorso, in caso di necessità, alle operazioni di sgombero della neve negli impianti nel nodo ferroviario di Bologna (Art. 9).
- E. La realizzazione d'interventi d'emergenza con i mezzi dell'AM o della FS, il concorso ad attività di ricerca e sviluppo e di sperimentazione di mezzi materiali (es. simulatore di frenata, loc. elettrodiesel etc.).
- F. La formazione professionale per le mansioni ferroviarie previste dalla presente convenzione e per eventuali altre mansioni da concordare caso per caso (Art. 10)

Articolo 6

Il servizio del Genio Ferrovieri potrà essere esteso o trasferito su altre linee, previo accordo mediante appendice alla presente convenzione, sia in relazione all'introduzione di nuove tecnologie, sia in attuazione di decisioni delle Autorità Governative

Articolo 10

Il coordinamento della formazione professionale nelle varie specializzazioni ferroviarie verrà assunto, d'intesa con l'AM, dalla FS che fornirà anche i propri istruttori, coadiuvati, ai fini della continuità didattica, dal personale militare; a carico della FS saranno anche i materiali, le attrezzature ed i sussidi didattici. I corsi di formazione professionale ferroviaria saranno organizzati dall'AM e saranno svolti secondo i piani e di programmi approvati dalla FS che fornirà le aule necessarie allo svolgimento di tali corsi.

Articolo 16

Per consentire una piena operatività del personale militare, la FS metterà gratuitamente a disposizione dei collegamenti telefonici abilitati sulla rete interzonale.

Articolo 17

La liquidazione delle spese avrà luogo alla fine di ciascun mese, direttamente tra l'AM e gli Uffici Territoriali ferroviari competenti per il 2 BTG., per il Comando del Reggimento e per il 1 BTG.

Il pagamento dei saldi sarà fatto entro il mese successivo alla presentazione della contabilità.

Articolo 18

La presente convenzione decorre a tutti gli effetti dal 31/10/94 e ha durata quinquennale. Ciascuna delle parti può, in ogni tempo, recedere dalla presente convenzione, mediante preavviso di sei mesi.

Tale Convenzione è stata sostituita alla data di scadenza (31 - 10 - 99) dalla Convenzione **15 maggio 2001** e successivamente dalla numero **13 dicembre 2004** (autore di quest'ultima sono stati stato il Col Pietro Mazzagatti e il Generale Capillo dell'Ufficio MOTRA - ISPEL) che comunque ha il solo scopo viste le continue trasformazioni delle FS e delle Forze Armate di gestire il transitorio.

4.12.3 La Caserma del Genio Ferrovieri a Castel Maggiore di Bologna

A poca distanza dal palazzo Comunale è situata la caserma del Reggimento Ferrovieri dove oggi vivono 700 militari. È questa una realtà di sempre per Castel Maggiore che ha vissuto, negli ultimi decenni, una radicale trasformazione sociale ed economica. Ma ancor oggi, pochi sono coloro che possono affermare di conoscere i Ferrovieri del Genio con tutto quello che deriva: compiti, funzionale sociale, educativa formativa di cittadini alle armi e, ancor di più, l'importanza del Rgt. Ferrovieri, da sempre all'apice fra i reparti dell'Esercito nella funzione più esaltante nel tempo di pace e cioè di concorso al bene della collettività nazionale. (Norme di Principio 1978).

Vediamo in queste poche righe di colmare questa lacuna a vantaggio di tutti e soprattutto dei più giovani cittadini di Castel Maggiore, che devono convivere con altri giovani come loro, contraddistinti dalle stellette che ne determinano la condizione militare. Questo ambizioso obiettivo «della conoscenza reciproca» è stato lo stimolo ispiratore dello scrivere questo articolo che l'amico Cremonini mi ha concesso, ed offrire così in modesto contributo alla società. Alla domanda: «Perché il Genio Ferrovieri proprio a Castel Maggiore (Bo)?» Si deve rispondere che la scelta non è stata fatta a caso e ci si deve portare indietro nel tempo.

A Castel Maggiore i Ferrovieri del Genio fecero la loro prima apparizione nel 1917, durante la prima guerra mondiale con il compito di costruire un fascio di 15 binari, quale potenziamento di una base di cari-

co per le truppe inglesi nostre alleate. Si trattava di un distaccamento provvisorio dell'8° Cp. fv., che aveva sede a Torino.

Per rivedere ancora i ferrovieri, questa volta di stanza a Castel Maggiore, dobbiamo risalire al 1932 quando la Caserma «Principe di Piemonte» da poco inaugurata, divenne la sede del 2° btg.g.fv. (trasferito definitivamente da Treviso). Dall'ora, dopo la campagna Etiopica (1936), il btg. venne potenziato con una compagnia «Ponti Metallici» proveniente dal 2° rgt. Pontieri, con il compito di provvedere al montaggio di grandi ponti stradali impiegando materiale da ponte ferroviario.

Da questo momento in poi, si evidenziano i compiti specifici del Rgt. Ferrovieri che sono identici, sia in tempo di pace che in guerra e cioè: montaggio di ponti metallici scomponibili ferroviari e stradali, condotta di convogli, esercizio di linee ferroviarie; costruzione di linee ferroviarie; potenziamento di scali ferroviari per lo scarico e il carico delle merci. Questi compiti di istituto rimarranno inalterati fino a oggi, anche se mezzi e materiali adoperati hanno subito radicali trasformazioni a seguito del progresso tecnologico.

Nel 1947 il Battaglione Genio Ferrovieri ritorna nella sua sede stanziata in Castel Maggiore, nella rinata caserma intitolata al Col. del Genio «Cordero Lanza di Montezemolo» martire della barbaria nazista e trucidato nell'eccidio delle Fosse Ardeatine.

Ma l'importanza della sede di Castel Maggiore raggiunse il suo vertice nel 1957, quando il C.do di rgt., da Torino, si trasferì in questo paese, a poca distanza dal nodo ferroviario di Bologna, situato a ragione nel cuore del territorio nazionale. Chiaramente Castel Maggiore è sede del Rgt. Ferrovieri per l'importanza strategica che ha sempre avuto Bologna come nodo stradale nel traffico ferroviario nelle varie linee che attraverso la penisola ed ivi convergono.

5. La storia delle truppe del genio ferroviario in Svizzera

5.1 Le origini dei trasporti militari in Svizzera

Il treno, giunse in Svizzera, alla stazione di Basilea, nel 1844, venendo dalla frontiera Francese, che distava meno di 2 km. La prima linea, completamente Svizzera, fu la celebre ferrovia Zurigo – Baden, inaugurata nel 1847, proprio alla vigilia della guerra civile del Sonderbund.

La costruzione della rete ferroviaria continuò in un clima sempre «agitato», nel quale tuttavia le istituzioni nazionali stavano chiarendo i propri ruoli. Al tempo la Svizzera non aveva l'organizzazione politica attuale, risultante dalla costituzione federale del 1848. I cantoni godevano ancora di larghe competenze.

Il rumore delle armi accompagnava la vita del paese, Neuchatel era in rotta con la Prussia e il paese intero rischiava di diventare un obiettivo di

guerra. Le truppe federali marciavano verso il Reno per proteggere le frontiere del Nord. Le ferrovie vennero chiamate all'esecuzione di diversi trasporti di soldati, senza però mai incontrare la piena soddisfazione delle autorità militari. La società ferroviaria del Nord-Est, infatti, aveva assicurato la sua capacità di trasportare circa 8000 – 9000 soldati in 25 ore, ma alla fine non fu in grado di trasportare 2 Battaglioni di fanteria da Zurigo a Weinfelden.

Questi risultati obbligarono il Dipartimento Militare federale a scrivere alle differenti società ferroviarie, chiedendo che i trasporti militari fossero preparati senza interrompere il normale traffico civile garantendo la capacità di trasporto di uomini, cannoni, cavalli e carri su diverse tratte.

In un incontro tra i diversi direttori delle società ferroviarie ed il DMF si decise, fra l'altro, che nello SM dell'esercito fosse costituita una sezione responsabile per i trasporti ferroviari e che gli impiegati delle ferrovie fossero liberati dal servizio.

5.2 La guerra 1870 – 1871 vista dalla Svizzera

Il Consiglio federale seguì gli avvenimenti antecedenti alla guerra con molta apprensione, prima ancora della dichiarazione di guerra e il 16 giugno 1870 ordinò l'entrata in servizio attivo di 5 Divisioni, inviando le restanti 4 e le truppe, non entrate in servizio, delle 5 Divisioni di prima, al confine per servizi di picchetto.

Con uno scritto del Consiglio federale, il 15 luglio le società ferroviarie furono pregate di mettere a disposizione il proprio materiale e le proprie infrastrutture per il trasporto di truppe.

La "chiamata" portò ad un effettivo di 34.423 soldati, 3541 cavalli e 66 obici, la maggior parte trasportati per ferrovia. Il 19 luglio l'Assemblea federale nominò Hans Herzog Comandante in capo dell'esercito e il colonnello Paravicini Capo di Stato Maggiore generale.

Subito dopo la mobilitazione, il servizio genio si assunse tutte le responsabilità a riguardo delle "demolizioni". Il 25 luglio 1870 venne emessa una "*Direttiva riguardante i preparativi di distruzione dei ponti sul Reno*". La prima misura consisteva nella rimozione delle infrastrutture, la seconda nella preparazione di cariche esplosive (i ponti interessati erano quelli di Neuhausen e di Waldshut). Per il ponte di Neuhausen si pensò di caricare ogni pila con 75 chili d'esplosivo, mentre la galleria sotto il castello di Laufen sarebbe stata barricata con binari e traversine ferroviarie. Per il ponte di Waldshut si propose di far controllare al nostro esercito tutto il manufatto, anche la parte germanica, per poi prepararlo alla distruzione; nel caso che la guerra fosse già iniziata i lavori dovevano essere protetti con 2 batterie a 4 obici. Alla fine furono preparati alla demolizione solo i ponti stradali di Laufenburg, Sackingen, Rheinfelden e Basilea.

Dopo essere stati di competenza cantonale, gli affari militari ferroviari vennero successivamente diretti dalla sezione ferrovia e telegrafo direttamente subordinata al capo di SMG. Quale responsabile di questo servizio venne chiamato il direttore della ferrovia Giura Industriale, Ten Col Grandjean.

Per garantire il trasporto di truppa furono adottate fra l'altro le seguenti risoluzioni:

- Ogni società ferroviaria doveva rimanere autonoma e svolgere i compiti ricevuti dalle autorità militari sotto la propria responsabilità;
- Ogni società doveva inoltrare un inventario del proprio materiale rotabile;
- Venne proposto di utilizzare ogni impiegato ferroviario già assunto (liberandolo sì dal servizio attivo ma con l'obbligo di prestarsi sul proprio posto di lavoro, per "attività militari", pena il trattamento da disertore);
- I trasporti militari dovevano avere la precedenza sui trasporti civili.

Il desiderio di liberare il personale dal servizio attivo venne accolto dal Consiglio Federale il 22.08.1870.

Lo SM dell'esercito pianificò migliorie alle linee ferroviarie esistenti, molto importanti dal profilo militare; si trattava in particolare, del raddoppio delle linee Aarburg – Herzogenbuchsee e Olten – Aarau. A causa dei costi elevati, (circa 100.000 franchi) e dell'impossibilità della società proprietaria, la ferrovia Centrale – Svizzera, di partecipare ai costi, l'idea fu accantonata nel 1870.

Verso la metà di agosto, il Teatro di operazioni si allontanò sempre più dai confini. Il 17 agosto le truppe alla frontiera furono ridotte nell'organico e solamente a Basilea e a Porrentruy vennero lasciate ancora truppe.

Nel novembre del 1870 la situazione peggiorò, obbligando il Consiglio Federale a mobilitare nuovamente le truppe. Il 20.01.1871 il generale Herzog riprese il comando dell'esercito. Il fallimento dei francesi di sfondare verso Belfort con la susseguente ritirata di Bourbaki su Besançon, fecero spostare verso ovest la zona di pericolo per la Svizzera. Per garantire una migliore protezione della frontiera a Neuchâtel, il generale decise di spostare più a sinistra la 4^a e 5^a Divisione. Il trasporto sino a Basilea della 5^a Divisione, su ferrovia, avvenne senza difficoltà. A causa della mancanza di collegamenti ferroviari lo spostamento verso il lago di Neuchâtel avvenne, invece, a piedi.

Nella seconda metà della guerra, furono riconosciuti i punti deboli del sistema ferroviario militare svizzero. Il Col. Siegfried, infatti, evidenziò come le diverse linee della Romancia e della Svizzera orientale si collegassero tutte alla linea, ad un solo binario, Herzogenbuchsee – Aarau. Facendo un'analisi della situazione calcolò in 12 treni la portata massima giornaliera della linea. Per lo spostamento di una Divisione erano necessari da 24 a 27 treni, deducendone quindi che la capacità della linea era di mezza Divisione al giorno. Prendendo in considerazione un'eventuale guerra contro la Francia, la Germania o l'Austria ogni spostamento strategico delle riserve o di qualsiasi Divisione doveva gioco forza passare tra la valle dell'Aare ed Herzogenbuchsee; il tutto in 3 – 4 giorni al massimo, un "lavoro" insostenibile con l'attuale tratta.

Si valutò che, con il materiale rotabile a disposizione, si poteva con una buona riutilizzazione, caricare simultaneamente sino a 4 Divisioni; ciò significava che il materiale rotabile era sufficiente. In sostanza fu chiaro che, dove doveva essere concentrato lo sforzo maggiore, la rete viaria era insufficiente. Il Col. Siegfried inviò al Consiglio federale un rapporto al riguardo.

Questo periodo, con le diverse prese di posizione, fu sicuramente il punto di partenza per la formazione di un corpo efficiente e per la realizzazione delle migliorie ferroviarie indispensabile per l'avvenire.

5.3 Organizzazione militare 1874 e 1894

Con la nuova costituzione federale del maggio 1874 venne risolto il problema giuridico; gli articoli 24 e 25, sancirono che la costruzione ed il funzionamento delle ferrovie erano "affare federale" (questo anche grazie alle esperienze avute nella guerra franco – prussiana). Con la nuova organizzazione militare del 1874, che sostituì la legge del maggio 1850, vennero costituite le prime truppe ufficiali, incaricate delle riparazioni alle installazioni ferroviarie.

La Confederazione formò 8 Battaglioni genio attivi e landwehr, subordinati a 8 Divisioni. Ogni Battaglione risultava composto da una Compagnia zappatori, una Compagnia pontieri ed una Compagnia pionieri. La Compagnia pionieri venne divisa in due distaccamenti: telegrafo e ferroviario; venne inoltre rinforzata in caso di necessità, da distaccamenti di lavoro composti da 60 uomini, non obbligati al servizio e formati dagli impiegati delle diverse società ferroviarie.

5.4 La situazione antecedente la grande guerra

Con il decreto di regolamentazione dell'organizzazione del servizio militare ferroviario del 17 maggio 1902 e con la ripartizione, in cinque cir-

condari, delle ferrovie, si crearono 5 gruppi d'esercizio. Ogni gruppo d'esercizio era formato dal personale ferroviario e delle officine; la parte formazione era composta da 132 soldati.

In tempo di pace di questi gruppi esisteva solo l'organizzazione amministrativa e non veniva svolto nessun servizio. La dipendenza era dal Capo Arma del genio; in caso di utilizzo "effettivo" passava alle dirette dipendenze del capo SMG dell'esercito. Queste unità vennero equipaggiate con materiale delle truppe pionieri landsturm e ricevettero l'attrezzatura direttamente dalle FFS.

Nel 1911 con "*l'ordinanza federale sull'organizzazione dell'esercito*", avvennero nuovi e grandi cambiamenti nell'organizzazione del servizio militare ferroviario (SFM).

Il SFM rimase alle dipendenze dello SM dell'esercito, alla sezione servizio trasporti. In tempo di pace il posto di direttore del SFM veniva svolto dalla direzione generale e i direttori di circondario erano i responsabili per i gruppi d'esercizio. Con la stessa ordinanza il Battaglione ferroviario e le 4 Compagnie landsturm vennero sciolte; i soldati andarono a rinforzare le truppe del genio della 2^a e 4^a Divisione, sottratte all'influsso del SFM. Al momento la direzione militare delle ferrovie aveva ancora a disposizione i cinque gruppi d'esercizio, ma anche qui con riserve, in quanto il personale ferroviario non figurava più come personale libero dal servizio. In caso di necessità, il direttore del SFM doveva domandare rinforzo al servizio dei trasporti o al servizio territoriale.

Una disposizione federale posteriore accordò al personale ferroviario di poter entrare in servizio al 6° giorno di mobilitazione; con questa decisione si garantiva il traffico ferroviario nella fase di mobilitazione.

Per regolare la chiamata al servizio complementare, il Consiglio federale emanò, nel 1909, un'altra ordinanza. Il servizio doveva in caso di mobilitazione, sostenere, tra l'altro, anche il SFM. Furono formate 12 specialità, con i pionieri che si prestavano per l'impiego ferroviario. Vennero formati distaccamenti di massimo 250 uomini. Questi complementari entravano in servizio civile, indossavano il bracciale federale e sul copricapo la coccarda cantonale ed il segno distintivo dell'arma d'appartenenza.

5.5 La prima guerra mondiale 1914 – 1918

il 1° agosto il Consiglio federale ordina la mobilitazione generale, con inizio dal 3 agosto. L'Assemblea federale nomina quale Comandante in capo dell'esercito, Ulrich Wille.

5.5.1 Il servizio di guardia armato delle ferrovie

Il 13 luglio 1914 si iniziò ad armare il personale predisposto alla sorveglianza della rete ferroviaria. In totale 6630 uomini, su tutto il territorio svizzero, ricevettero un moschetto mod. '89, una baionetta ed una cartucciera con 30 cartucce. Come legittimazione, chi prestava servizio come guardia armata, doveva portare il bracciale che gli conferiva gli stessi diritti della truppa. Il servizio di guardia iniziò il 4 agosto. Nelle istruzioni rilasciate, si informava il personale dell'importanza della sorveglianza, delle diverse forme di minaccia e distruzione, dei sistemi di sorveglianza da porre in atto e dell'organizzazione da implementare.

Con l'ordinanza federale del 25.08.1916, il personale ferroviario armato ricevette il compito di sorveglianza anche durante l'esercizio in tempo di pace; per la sorveglianza di ponti, gallerie e stazioni furono impiegate, a partire dal 1° agosto 1914, truppe landsturm (143 Compagnie). Dopo vari incidenti si decise che i soldati, durante il loro servizio, dovevano essere accompagnati da operai delle ferrovie.

Il servizio di guardia armato terminò nel mese di luglio del 1918.

5.5.2 Costruzioni ed acquisizioni

Durante tutta la durata della guerra non ci furono grossi disagi per le ferrovie. Le FFS acquistarono, durante l'inverno 1914/15, 180 m di ponte semplice, di una lunghezza massima di 27 m, senza appoggio intermedio. Nel 1917 furono acquistati 4 ponti da 30 metri e 5 da 20 metri, nonché una gru.

Durante il conflitto furono posati circa 2000 m di piani caricatori provvisori e stabili. Furono inoltre costruite nuove linee, in particolare binari per il carico di merci militari. Costoso fu lo sforzo per tenere aperta la ferrovia del Bernina anche in inverno (il costo era di circa 165.000 franchi per anno).

5.6 Il servizio militare ferroviario durante la seconda guerra mondiale

Sino allo scoppio della guerra, si era convinti che, per la riparazione dei danni alla rete ferroviaria, il personale specialistico liberato dal servizio fosse numericamente sufficiente. In caso di effettivo impiego si lasciò la possibilità di chiamare personale del servizio complementare. Finora si erano liberati dal servizio solamente impiegati specialistici, in particolare "specialisti corrente forte" e trasmissioni, in totale circa 255 operai.

Solo dopo la guerra lampo delle truppe tedesche in Polonia, si intravede l'eventualità di sfruttare un'aviazione moderna per bombardare i punti nevralgici ferroviari, non solo in vicinanza del fronte, bensì anche all'interno del paese.

Tale problematica fu alla base delle direttive federali del 3 aprile 1939 sul servizio militare complementare.

Furono formati 31 funzioni del servizio complementare, otto delle quali interessavano il servizio complementare ferroviario. Nei diversi distaccamenti trovava collocazione personale qualificato nelle costruzioni ferroviarie, linee condotta, montaggio di linee condotta ad alta tensione,....

Sulla base di tali direttive vennero formati i seguenti distaccamenti del servizio ferroviario:

3	Dist SC	ferroviario ponti
3	Dist SC	ferroviario installazioni elettriche
33	Dist SC	ferrovieri

L'istruzione avvenne con corsi d'introduzione di 3 giorni durante lo stesso anno. Corsi d'istruzione furono svolti anche durante gli anni 1941, 1942 e 1944, per una durata di 30 giorni. In questi corsi, oltre ai lavori tecnici, venne impartita anche un'istruzione militare.

I problemi maggiori, in questi distaccamenti, erano creati da Sottufficiali e soldati che avevano svolto servizio attivo e solamente dopo erano stati incorporati nel SC.

L'organico dei distaccamenti variava da 41 a 217 uomini. L'organico totale era di 4300 uomini. All'inizio i militari del SC non ricevevano alcun equipaggiamento militare e dovevano entrare in servizio con: vestiario, sacco da montagna, biancheria, coperta di lana e servizio con posate. Questi ordini vennero eseguiti in maniera insoddisfacente, per cui il direttore del SMF propose al comando dell'esercito di equipaggiare anche il SC con tunica, bonetto e tenuta usata, in prestito.

Più tardi questo equipaggiamento fu consegnato come materiale personale simile all'equipaggiamento per gli "obbligati" al servizio. Il materiale e l'attrezzatura necessaria fu fornito dalle FFS o preso in prestito dalle imprese civili.

I militari del SC non ricevettero mai armi; le sole armi disponibili all'interno del distaccamento erano le armi provenienti da altre formazioni. All'inizio, come segno di riconoscimento, il SC portava al braccio sinistro il bracciale federale e al braccio destro il bracciale del proprio distaccamento.

Con l'introduzione delle uniformi rimase solo il bracciale federale.

5.6.1 Il servizio guardia armata

Con l'ordine di marcia per le truppe impiegate al confine, 4165 impiegati ferroviari garantirono, già dai primi giorni di mobilitazione, una minima sicurezza sino all'arrivo delle truppe territoriali da impiegare per tale compito. Dopo lo scioglimento del sostegno delle truppe territoriali, il servizio di guardia armato ai punti nevralgici fu lasciato ai ferrovieri; solamente le opere preparate alla distruzione rimasero sotto controllo militare. Grande importanza fu

data in particolare alla sorveglianza delle linee del Gottardo, del Sempione e del Lotschberg. Alla fine del 1943 erano presenti, in servizio, 13.400 uomini.

5.6.2 L'organizzazione ferroviaria nel ridotto nazionale

Nel concetto del ridotto vi era pure compreso il mantenimento delle linee di trasporto del Gottardo e del Lotschberg. Doveva essere possibile tenere sotto controllo queste due importanti trasversali e nel peggiore dei casi distruggerle radicalmente.

Il settore era diviso in tre gruppi:

Gottardo – Furka –Oberalp: questo gruppo aveva a disposizione 20 locomotive elettriche e 10 locomotive a vapore. Il materiale da ponte, di soccorso (1130 m), era depositato in 3 luoghi differenti. A disposizione vi erano 6 distaccamenti SC ed un distaccamento SC ponti. Per le ferrovie del Oberalp e Schollenen vi era altro materiale rotabile a disposizione.

Brunig: a Interlaken era depositato il materiale da ponte (450 m); quale personale di sostegno erano distaccati a Sachseln e Meringen 2 mezzi distaccamenti SC, un distaccamento ponti era infine presente ad Alpnach. Per assicurare l'accesso al ridotto, in particolare per garantire la mobilità delle truppe, il tunnel ferroviario della Lopper fu reso praticabile ai veicoli tramite un fondo in asfalte.

Lotschberg: il materiale da ponte era depositato ad Interlaken e Boningen, (circa 450 metri). Due distaccamenti SC erano stazionati a Spiez e Briga; il distaccamento ponti era a Zweisimmen mentre a Spiez vi era parte di un distaccamento elettricisti. Il carbone di riserva era depositato a Rossinère (400 t.), Gstaad (1000 t.) e Zweisimmen (600 t.).

5.6.3 I treni speciali della seconda guerra mondiale

nel dicembre 1940 il Consiglio federale domanda alle FFS di avere a disposizione due treni. Le FFS mettono a loro disposizione le seguenti composizioni:

Treno no 1

1 locomotiva elettrica
1 locomotiva a vapore
1 carrozza cuccette
1 vagone ristorante
1 vagone salone
2 vagoni 1 / 2 classe
1 vagone 3 classe
2 vagoni bagagliaio

Treno no 2

1 locomotiva elettrica
1 locomotiva a vapore
2 vagoni 1 / 2 classe
1 vagone 3 classe
10 vagoni merci chiusi

Il primo til primo treno serviva al Consiglio federale (CF), accompagnatori e servizio di sorveglianza. Il secondo era per circa 200 persone e 200 t di merci, più la sorveglianza. Questi treni dovevano essere a dispo-

sizione in poco tempo. Nel giugno 1941, a seguito del cambiamento della situazione internazionale il Consiglio federale rinunciò ai due treni; il capo del DMF richiese la preparazione di un treno, possibilmente ad Erstfeld, la cui composizione doveva seguire quella del treno no 1.. Nello stesso periodo venne formato un treno stampa comprendente una tipografia completa a disposizione del CF. Questo treno doveva stazionare, se la situazione internazionale lo avesse richiesto, nella galleria di Bristen, dove furono prese tutte le disposizioni necessarie per le riserve di combustibile, gli allacciamenti per energia elettrica, acqua e servizi.

Nel novembre del 1940 furono preparati 2 treni speciali a disposizione del generale. Questi treni furono parcati a Spiez ed Erstfeld e furono soprannominati Generale Gottardo e Generale Lotschberg.

5.7 Il servizio militare ferroviario dal dopoguerra al 1991

Nel 1961 il nuovo Ordinamento sulle truppe portò ad una riduzione dei distaccamenti SC da 33 a 21.

Nel 1970 i distaccamenti ponti furono portati da 3 a 6 per poi essere sciolti pochi anni dopo il 1974. Col passare del tempo tali unità sono state sempre più ridotte fino a trasformarle tutte in unità di mobilitazione.

6. Il 5° Reggimento del genio francese nella 1ª guerra mondiale

1 Composizione

Il Reggimento era composto da 6 Compagnie attive dotate di treno parco, 16 Compagnie di riserva, di cui 12 con parco ferroviario e 4 con parco stradale e infine di 4 Compagnie territoriali. Con il costante aumento dei lavori furono create nuove unità: 4 Compagnie territoriali, 24 formazioni specialistiche, 4 Compagnie destinate alla gestione delle linee, 5 Sezioni opere murarie, 4 Sezioni opere in legno e 8 gruppi per la progettazione di nuove linee. In più il Reggimento aveva a disposizione 2 treni atelier e 5 distaccamenti fornitura materiale.

2 Impiego

Il ruolo del genio ferroviario francese può essere così riassunto: costruzione di nuove linee strategiche e raccordi militari; ampliamento e miglioramenti delle stazioni deposito e terminali; collegamenti speciali per i diversi servizi; riparazione delle opere d'arte distrutte e ricostruzione delle linee distrutte nelle regioni liberate.

Talvolta era sufficiente per superare gli ostacoli, gittare ponti provvisori; talvolta invece si dovevano costruire delle deviazioni; in qualsiasi caso era sempre una corsa contro il tempo, dalla quale gli zappatori dovevano sempre uscire vincitori, anche se l'avversario cercava ininterrottamente di

bombardare le opere costruite. Durante il conflitto le truppe del genio ferroviario francese portarono a termine i seguenti lavori:

7000 km di binari, 22.500 scambi di ogni tipo, 8000 m di ponti metallici, 24.000 di laminato, 4000 m di piloni in legno, 28 milioni di mc di lavori di sterro e 16 milioni mc di massicciata.

All'inizio della guerra, durante la "battaglia delle frontiere", la truppa fu impiegata soprattutto nelle demolizioni, per interrompere le linee e "disturbare" l'avanzata tedesca. Dopo la battaglia del Marna, i genieri ritornarono ad essere avanguardia, dovendo d'urgenza ricostruire le opere che pochi mesi prima erano state distrutte. In prima battuta si trattava di eseguire delle riparazioni provvisorie; con il prolungarsi della guerra divennero delle riparazioni definitive. Nel 1915 la campagna prese lentamente l'aspetto di una guerra d'usura. Le quantità dei rifornimenti diventavano sempre più considerevoli. Le linee ferroviarie e i depositi non riuscivano ad assorbire tutto questo movimento. Le "truppe ferroviarie" iniziarono quindi vasti lavori di rinnovamento e ampliamento delle stazioni, costruendo nuovi raccordi diretti al fronte. Lo sviluppo dell'artiglieria su rotaia con un enorme consumo di munizioni, obbligò la creazione di depositi intermedi, linee e collegamenti speciali. L'offensiva nella Champagne, alla fine del 1915, non diede però i risultati sperati e provocò la rottura del fronte tedesco. I bisogni dell'esercito crebbero e la capacità dei trasporti ferroviari risultarono insoddisfacenti; si procedette quindi al raddoppio delle linee e alla creazione di nuove stazioni.

Durante le offensive di Verdun e della Somme, le truppe ferroviarie spinsero il loro lavoro e l'esercizio delle linee sino nei campi di battaglia stessi. Durante l'offensiva della Senne fu richiesto loro uno sforzo particolare, con la costruzione di nuove linee adibite all'artiglieria ferroviaria. Nel corso della ritirata, i tedeschi moltiplicarono le demolizioni e tutte le vie di comunicazione furono interrotte. Le regioni liberate attesero impazientemente d'essere servite (mancavano di viveri e coperti); ciò significò nuovamente un ulteriore sforzo per le truppe del genio ferroviario.

Fu certamente quest'ultimo periodo che richiese agli zappatori di ferrovia il maggior impegno.

7. Gli zappatori di ferrovia francesi durante la campagna in Indocina

7.1 La compagnia genio zappatori di ferrovia V/10

La prima Compagnia di zappatori di ferrovia dell'Estremo Oriente fu creata il 1° luglio 1946 e venne posta alle dipendenze del 5° Reggimento con sede a Versailles.

Il suo settore d'ingaggio non era certo ristretto, comprendendo le seguenti tratte ferroviarie.

Saigon-Nha Trang – Nin Hoa	circa 320 chilometri
Saigon – loc Ninh	circa 100 chilometri
Saigon My Tho	circa 70 chilometri

La Compagnia era composta da una sezione comando, due sezioni esercizio e una sezione costruzione.

7.1.1 La sezione comando

Questa sezione gestiva l'amministrazione dell'unità. Teneva il controllo degli effettivi, si occupava della distribuzione di viveri, armi e munizioni. Era pure responsabile per il parco veicoli e il materiale tecnico della Compagnia.

Era inoltre garante degli ingaggi dei conduttori della sezione esercizio, in collaborazione con gli ingegneri civili delle ferrovie indocinesi. Altro compito molto importante era quello di programmare i lavori per la sezione costruzione, con sostegno di materiale e mezzi ritirati da parchi genio dell'esercito, o parchi della società ferroviaria.

Tutte queste mansioni costrinsero la sezione a creare una "stazione base" che potesse garantire collegamenti rapidi con le restanti unità, con i parchi materiale del genio o con i depositi ferroviari. La località prescelta fu quella di Nha Trang dove si stabilì tutto il PC della Compagnia.

7.1.2 Le sezioni esercizio

Queste due sezioni erano dislocate l'una a Nha Trang e l'altra a Saigon. Il loro ruolo era quello di fornire nuclei di 3 uomini (un aiuto macchinista, un macchinista ed un meccanico) per assicurare il movimento dei treni, in collaborazione con civili, 24 ore su 24. Questa presenza militare costante sulle locomotive permetteva allo SM di dare ordini mantenendone il segreto, cosa che non era possibile con il personale civile.

Le sezioni d'esercizio assicurarono anche la sicurezza del traffico durante gli scioperi del personale civile. I militari potevano rimpiazzare in tempi brevi agenti civili, malati o feriti. Durante alcuni attacchi ai convogli, da parte Viet-minh, si è constatato come il personale civile rifiutasse di continuare o abbandonasse per paura il proprio posto; grazie a questi distaccamenti misti questo rischio venne colmato e l'esercizio delle linee garantito.

7.1.3 La sezione costruzione

Questa sezione, logicamente, non aveva una dislocazione fissa; si spostava da cantiere a cantiere, secondo i bisogni, a bordo di un convoglio parco.

La sezione si divideva in due settori ben distinti e con i seguenti compiti:

Linee e opere:

Ristabilire il traffico dopo atti di sabotaggio, eseguire i lavori di smontamento e ricostruire o riparare le opere del genio civile distrutte.

Esercizio:

I compiti di questi zappatori di ferrovia non erano compiti tranquilli. Uomini sempre disponibili, pronti a lavorare di giorno e di notte con il solo scopo di ripristinare linee ferroviarie, di ricostruire ponti distrutti dopo azioni di sabotaggio, tra l'altro sotto la costante minaccia di attacchi Viet-Minh. La loro missione si può riassumere nel "far passare i treni a qualsiasi costo". La Compagnia genio ferroviari V/10 assolse fedelmente la missione, mantenendo alta la tradizione dei zappatori di ferrovia.

8. I treni militari

Inizialmente, il grande protagonista di questa nuova mobilità, il treno, era usato prevalentemente per i grandi trasporti strategici e logistici, cioè per trasferire soldati, quadrupedi, generi vari e munizioni, in grandi quantità e su lunghe distanze. Le "tradotte" militari erano di solito formate da vagoni ferroviari chiusi a pavimento libero, atti al trasporto di persone e animali ("cavalli 8, uomini 40" dicevano le scritte) oppure di materiali vari, ma talora erano attrezzate in modo speciale - con vagoni blindati o armati - per la difesa contro gli attacchi nemici.

Successivamente, fu utilizzato anche come *treno armato* o *treno blindato*. Il *treno armato* prevedeva l'installazione su vagoni tipo pianali, (a volte di normale impiego a volte specificatamente realizzati), di pezzi di artiglieria di vario calibro, molto spesso di origine navale. Il *treno blindato*, detto anche *corazzato*, era composto di locomotive e vagoni opportunamente protetti, in maniera da offrire una schermatura agli uomini del treno.

Parliamo prima dei **treni armati**.

Si può affermare, che il concetto di treno utilizzato per fini militari è praticamente coevo all'origine della ferrovia stessa, in quanto la prima ipotesi di un suo uso per fini militari (concepita in Francia) risale al 1826, ossia un anno dopo che George Stephenson aveva realizzato la storica tratta ferroviaria Darlington - Stockton (1825).

Tale concetto venne applicato per la prima volta nel 1848, allo scopo di reprimere la rivolta scoppiata a Vienna. In quell'occasione, da Praga fu inviato un treno i cui vagoni disponevano di protezioni per i fucilieri imbarcati, realizzate con rotaie sostenute da una struttura in legno.

Risale invece alla guerra di secessione americana e più precisamente al 1862, l'impiego di un mortaio da 330 mm montato su di un carrello a 4 assi, abbinato a un carro portamunizioni e ad una locomotiva. Utilizzato

per battere le postazioni confederate di Richmond, non diede gran prova di sé, in quanto il carrello si sfasciò subito dopo lo sparo del primo colpo. Una più attenta valutazione delle sollecitazioni impresse, unitamente all'uso di un carrello rafforzato, consentirono di rimetterlo in servizio e il mortaio venne impiegato per tutto il resto del conflitto sino all'assedio di Atlanta.

Nella 1ª guerra mondiale vennero impiegati treni armati come quelli della Regia Marina Militare Italiana (muniti di artiglierie da 76 mm e 152 mm) che operarono lungo il tratto di costa tra il Canale d'Otranto e Ravenna e che costituirono un'efficace difesa litoranea mobile.

Sul fronte orientale, anche l'Esercito utilizzò treni armati con pezzi da 152/40 mm per bombardare le zone operative nemiche del Carso Triestino. Treni sanitari e ospedale contribuivano intanto allo sgombero di migliaia di feriti e ammalati.

Nella 2ª guerra mondiale, quando l'avvento del carro e dell'aereo consentì un incremento della mobilità tattico-operativa sufficiente per un ritorno al combattimento manovrato, ai treni rimase il compito dei grandi trasporti strategici e dello sgombero dei feriti e/o malati con i treni ospedale. I movimenti ferroviari potevano però svolgersi quasi soltanto nella Zona Territoriale, a causa dell'incombere della minaccia aerea e quindi della possibilità di essere colpiti, dall'alto, anche in profondità dietro le linee amiche.

L'evoluzione tecnologica delle armi moderne, per le quali le linee e le installazioni fisse della ferrovia sono divenute facili bersagli, relega ormai il treno - sempre di più - a compiti prevalentemente logistici nelle retrovie.

Parliamo ora dei **treni blindati**, molto utilizzati in guerra dalla nascita del treno fino al secondo Conflitto Mondiale.

Guerra di secessione americana 1861-1865

I primi treni blindati, durante la guerra di secessione, erano vagoni piattaforma lunghi 9 metri, con un blindaggio formato da placche di ferro normalmente impiegate per la costruzione delle caldaie delle locomotive, fissate su un rivestimento di legno a circa 6 cm; l'arma principale era un cannone da 15,2 cm montato su una piattaforma girevole. Con il passare degli anni e con l'aumento della potenza di fuoco i treni blindati divennero delle vere fortezze d'assalto.

Francia, 1871

Nella guerra Franco - Prussiana nessuno usò i treni blindati sino al gennaio 1871, durante l'assedio di Parigi. Un treno blindato fu costruito nelle officine di Orleans (composto di una locomotiva completamente blindata e due tipi di vagone, il primo consistente in un parallelepipedo nel quale si trovava un cannone con un equipaggio di 11 uomini, il secondo formato da due cassoni sovrapposti con 13 serventi per il pezzo d'arma).

Gran Bretagna

Nel 1891 un treno blindato fu costruito per la difesa costiera del Sussex, composto di una locomotiva, un vagone con cannone da 12 cm e vetture blindate. Il vagone con il cannone aveva dei piedi estraibili stabilizzanti. L'idea d'utilizzo di questo treno era quella di avere un artiglieria mobile, che non potesse essere scoperta dall'avversario.

Guerra Anglo-Boera

Impiegando binari montati orizzontalmente furono blindati dei vagoni merci. Alla locomotiva furono agganciate delle piastre d'acciaio. Quale armamento erano presenti tre mitragliatrici Maxim, che potevano sparare sia lungo l'asse che di fianco. Durante la prosecuzione della guerra, i treni blindati furono migliorati e si costruirono vagoni per la fanteria e per l'artiglieria. Nel 1900 si raggiunsero le 20 unità.

Guerra 1915-1918

In Gran Bretagna il War Office comandò due treni blindati composti di locomotiva, 2 vagoni a piattaforma di 30 t con 2 mitragliatrici Maxim e un cannone 76 mm e due vagoni per il trasporto della fanteria, con aperture laterali. Questi treni chiamati Norma e Alice, furono impiegati nella difesa della costa occidentale, uno nel settore di Norfolk e l'altro a nord di Edimburgo. La Francia invece utilizzò, a partire dall'aprile 1915 dei pezzi di marina di 19 cm montati su telai ferroviari.

Guerra 1939-1945

L'Inghilterra a partire dal 1940 riprese l'idea di far pattugliare da treni blindati la sua costa est; questi treni erano così composti:

- al centro: una locomotiva blindata;
- in testa ed in coda: vagoni piatti di protezione comprendente materiale rotabile di riserva;
- il resto: due vagoni artiglieria con un cannone 57 mm, recuperato dai carri della grande guerra e due vagoni fanteria con mitragliatrici Lewis e Bren.

La Germania impiegò, in particolare nelle vaste steppe russe, i suoi treni blindati; questi furono principalmente utilizzati per proteggere le linee di sostegno delle armate del Terzo Reich sul fronte est contro attacchi dei partigiani. All'inizio la Wehrmacht utilizzò materiale ferroviario blindato russo e polacco "catturato" durante le proprie offensive. In seguito impiegò i suoi convogli di combattimento, conosciuti con la sigla EP 42 ed EP 44 (Eisenbahn Panzerzug mod. 42 e 44).

Questi mostri d'acciaio furono costruiti a Breslau ed erano capaci di trasportare circa 120 uomini; la loro potenza di fuoco era considerevole: torrette DCA armate da canne quadruple da 20 mm, un obice da 105 mm, un

cannone da 75 mm, un cannone anticarro da 75 mm. Uno o due vagoni piattaforma con rampe d'accesso, che permettevano di sbarcare carri d'assalto per l'appoggio della fanteria. La protezione d'acciaio era da 20 mm e il peso medio di un vagone d'artiglieria blindato equivaleva a 32 t.. A completare il convoglio, un vagone officina comprendente le attrezzature necessarie per le ripartizioni sulle linee e per la ricerca delle mine.

Per la difesa del traffico ferroviario sulle linee dei territori occupati dalle Forze Armate Italiane nella penisola balcanica furono adottati - oltre ai treni blindati - alcuni veicoli blindati appositamente realizzati e cioè *Autoblindo Ferroviarie e Littorine Blindate*.

Per quanto riguarda, le *autoblindo* c'è da evidenziare che erano una particolare versione dei modelli Fiat - Ansaldo AB 40, AB 41 e AB 43 con corredo di ruote ferroviarie e di dispositivi che consentivano alle macchine di avanzare tanto sul terreno quanto su rotaie . Erano tutte dotate di apparecchiature radio RF 3 M. La prima compagnia di autoblindo ferroviarie (su 20 unità) fu mobilitata dal Reggimento Genio Ferrovieri nel 1942. Macchine del tipo AB 41 43 rimasero poi in servizio, sempre con il Genio Ferrovieri, fino agli '60. Una AB 43 ferroviaria è conservata al Museo della Motorizzazione Militare presso la Scuola TRAMAT di Roma Cecchignola. Autocarrelli blindati ferroviari destinati a sostituire o ad integrare le AB ferroviarie erano allo studio nel 1943, sia per il servizio su linee a scartamento normale che su quelle a scartamento ridotto. Su queste ultime già agivano autocarrelli ferroviari OM blindati anch'essi raggruppati in reparti di mobilitazione di 20 unità.

Per quanto concerne le *littorine blindate (LIBLI)*, c'è da sottolineare che sempre nel 1942 iniziarono ad essere costituite dal Genio Ferrovieri littorine blindate di mobilitazione. Questi veicoli Fiat - Ansaldo furono prodotti in due modelli differenti nell'armamento secondario.

Tutte erano infatti armate con due cannoni da 47/32 abbinati a mitragliatrici calibro 8, sistemati in torrette molto simili a quelle dei carri armati M 13 - 40.

Il primo tipo disponeva, inoltre, di altre sei mitragliatrici, sistemate lateralmente su supporti a sfera, di due mortai da 45 mm, che sparavano da apposite botole superiori e di lanciafiamme modello 40, utilizzabili attraverso aperture laterali. Nel modello prodotto nel 1944, mortai, lanciafiamme e due delle mitragliatrici (quelle superiori) lasciavano il posto ad una postazione dorsale per mitragliera da 20 tipo Breda modello 35. Tutte le LIBLI erano dotate di una potente stazione radio e di proiettori mobili sulle torrette. Come si vede dal relitto esposto al Museo Ferroviario di Trieste, che rappresenta un esemplare dell'ultima versione, essa era divisa in tre scompartimenti:

- una camera di guida;
- una camera di combattimento dove si trovavano le 4 armi da 8 mm, la

postazione della mitragliera da 20, la riservetta munizioni ed i sedili per i serventi;

- una seconda camera di guida analoga alla prima.

Per completare la panoramica dei rotabili blindati impiegati durante la seconda Guerra Mondiale, ricordiamo che la Wehrmacht utilizzò, sia in Russia che in Italia, diversi sistemi di distruzione delle linee ferrate al fine di fermare o ritardare l'avanzata nemica. Uno di questi, il *Gleis zerstörergerat*, di un'ingegnosa semplicità, consisteva in un grande gancio mobile che era posto all'ultimo vagone del convoglio. Una volta abbassato questo mostro agganciava e distruggeva tutte la linea ferrata.

Indocina

Nel 1947 i Viet-Minh, operanti a Sud-Annam, resero la strada coloniale costiera praticamente inutilizzabile tra Phian Thiet e Nah Trang. La sola via di rifornimento verso le postazioni militari e le località di questa zona rimase la ferrovia. I vietnamiti si concentrarono quindi, con sabotaggi e attacchi, su queste linee. Dopo il massacro di Phian Thiet la legione concepì e costruì un treno blindato, "*Le Rafaele*", il cui blindaggio proveniva da un vecchio mezzo da sbarco giapponese. L'armamento originale consisteva in un cannone Bofors 40 mm, mortai da 60 mm e 81 mm, 8 mitragliatrici gemelle Rebel e 6 lancia granate MAS 36 per il combattimento ravvicinato.

La composizione mobile del "*Rafaele*" consisteva in due locomotive blindate a deposito materiale e 8 di combattimento.

9. CONCLUSIONI

La Storia ci ha dimostrato l'importanza dei trasporti ferroviari. Per il futuro è opportuno confidare e sperare nella saggezza dell'umanità; essa solo può permettere alla ferrovia di svolgere la missione per la quale è stata creata: unire gli uomini oltre le frontiere e portare il suo contributo nel trasporto e nello scambio internazionale. La vera vocazione dell'uomo è applicabile ugualmente alla ferrovia: se deve essere soldato, essa lo diventa. Ma non sarà mai questa la sua vera faccia e la sua vera missione.

Bibliografia:

- Pietrangeli Mario**, Il Genio Ferrovie in Albania. 2005 informazione Difesa n. 3 – Febbraio-Marzo.
- Borghetti, Manaro**, "Storia dell'Arma del Genio dalle origini al 1914 "Rivista d'Artiglieria e del Genio 1931;
- Castro**, "I ferrovieri del Genio dal 1940 al 1943" settembre 1971 Bollettino dell'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio;

- Menicucci, Maragno**, Articoli Tecnici – Storici Vari sul Genio Ferrovieri “Tecnica Professionale” Edizione Speciale CIFI 1987;
- Ferrari, Pietrangeli**, “I Trasporti all’Emergenza e il Genio Ferrovieri” “Rivista Militare” n. 3/1991;
- Rizzo**, “La Pianificazione dei Trasporti all’Emergenza” “-AF-Amministrazione Ferroviaria del CAFI” 1992;
- Rota, Pietrangeli** “La Mobilità Strategica” “Rassegna dell’Esercito supplemento di Rivista Militare” edizione 1995;
- Ventura**, “Briefing sul “2° Battaglione Esercizio di Torino del Reggimento Genio Ferrovieri” 1993;
- Pietrangeli**, “Briefing sul 1° Battaglione armamento e ponti Genio Ferrovieri e gli interventi in Bosnia nonché la ricognizione in Eritrea” 1999;
- Ispettorato dell’Arma del Genio**, “Storia dell’Arma del Genio” Edizione 1991;
- Comando Rgt Genio Ferrovieri**, “Il Reggimento Genio Ferrovieri” edizione 1989, ristampa aggiornata 1995;
- Comando 5° Regiment**, “Reportage 5° Regiment di Genie” 1993 Parigi – Versaille;
- Monticelli**, “Storia e Futuro del Servizio Militare delle Ferrovie Svizzere” Edizione 1994 della Scuola Militare Superiore della Confederazione Elvetica.
- Antonilli, Pietrangeli** “Mezzi e Materiali per le Emergenze nei Trasporti” “Rassegna dell’Esercito” Edizione n. 1/2003.
- Pietrangeli, Garrisi** La Convenzione FS/Genio Ferrovieri n. 2/febbraio 1995 Tecnica Professionale - CIFI -pagine considerate da pag. 39 a pag. 42.
- Maggi Stefano**, “Le Ferrovie” Edizione il MULINO 2003 pagine considerate, da pagina 141 a pagina 147, e da pagina 195 a pagina 198.
- Pavone Giuseppe**, “La prima Ferrovia Statale Italiana”, Linea Diretta della Soc. FS n. 5 Novembre – Dicembre 2003 considerate le pagine da pag 41 a pag 45.
- Pietrangeli Mario**, “Il Genio Ferrovieri e il Sistema Ferroviario in ERITREA” Ingegneria Ferroviaria del CIFI ottobre 1999.
- Cremonini Lorenzo** “Com’era e com’e’ Castel Maggiore” pagina considerata: 387, Editore Alinea, Edizione 1988.
- Benussi Giulio** “Treni Armati, treni Ospedale 1915 - 1918” Editore Ermanno Alberelli edizione 1983. Pagine considerate: da pagina 34 a pagina 39.
- Fatutta Francesco** “Treni Armati” (Contributo ad una Storia dei Treni Armati della Regia Marina) Editore Rivista Marittima. Supplemento alla Rivista Marittima novembre 2002. Pagine considerate da pagina 9 a pagina 13.
- Berardocco Luca Valerio** “Regimento de Ferrocarriles, Storia, Formazione e Attività Congiunte del Reggimento Genio Ferrovieri Spagnolo” pubblicato su Tecnica Professionale del CIFI, n. 7-8 Luglio-Agosto 2007, pagine considerate da pag 53. a pag. 55.
- Becciolini Paolo e Alessandro Laschi** “Gruppi di Lavoro per l’interoperabilità” pubblicato su La Tecnica Professionale del CIFI n. 4 - aprile 2008. Pagine considerate da pag. 15 a pag. 19.
- Virgilio Ilari**, (Storico): contributo di pensiero per la guerra civile Americana.

Allegato A

**Il 1°Battaglione Genio Ferrovieri Armamento e
Ponti di Castel Maggiore di Bologna
(1° Btg.g.arm.pt.)**

1. Premessa

Il Battaglione Armamento e Ponti è, in ambito nazionale, l'unica unità del genio preposta ad assolvere compiti inerenti la viabilità ferroviaria (oltre, ovviamente, a quella ordinaria).

Il suddetto reparto è ubicato unitamente al Comando di Reggimento, nella Caserma "Montezemolo" in Castel Maggiore presso Bologna. La particolare localizzazione del reparto è ispirata al preciso criterio di occupare un'area di sensibile importanza nazionale dal punto di vista del traffico sia ferroviario che stradale.

2. Compiti

I compiti del Battaglione Armamento e Ponti sono molteplici. In tempo di pace esso, oltre alle attività addestrative proprie del genio militare, concorre a favore delle Ferrovie dello Stato SpA nel ripristino della viabilità ferroviaria. Inoltre, il battaglione assicura la manutenzione dei raccordi ferroviari militari sulla base di una pianificazione annuale o su richiesta degli enti che utilizzano i raccordi stessi. Nelle grandi linee i compiti del battaglione in oggetto possono essere sintetizzati nel modo seguente:

- montaggio di ponti metallici scomponibili per il ripristino della viabilità ferroviaria in corrispondenza delle opere d'arte interrotte;
- montaggio di pile con materiale da ponte e stilate marca "L" e di altri tipi;
- montaggio piani caricatori militari scomponibili per incrementare le capacità di carico e scarico delle stazioni ferroviarie, costruire scali provvisori lungo le linee, riattivare scali ferroviari danneggiati e agevolare le operazioni di passaggio dal movimento per ferrovia a quello per via ordinaria;
- costruzione di tratti di binario connessi con i ponti e piani caricatori di cui sopra.

Come impiego eventuale il battaglione genio ferrovieri può assolvere compiti di:

- montaggio di ponti metallici scomponibili per il ripristino della viabilità ordinaria in corrispondenza di interruzioni di grande luce e dove non risulti possibile o conveniente l'adozione di altre soluzioni (ponti da interruzione o di equipaggio, deviazioni, ecc.);
- impiego di materiali da ponte da interruzione (es. ponte Bailey) per il ripristino della viabilità ordinaria in genere;

- adeguamento di ponti ferroviari al traffico promiscuo (ferroviario ed ordinario).

A ciò è doveroso aggiungere la possibilità, seppur estrema, di assolvere i compiti devoluti normalmente a reparti del genio con caratteristiche di operatività più accentuate (pionieri, guastatori, ecc.).

3. Attività per la realizzazione di un ponte ferroviario

a. Generalità

La storia del 1° Battaglione Genio Ferrovieri, come già accennato nella prima parte, annovera il nel suo passato costruzioni di ponti di legno che, per la mole, la complessità, le caratteristiche costruttive e la rudimentalità delle attrezzature disponibili, hanno rappresentato dei veri e propri capolavori d'ingegneria. Col passare del tempo, grazie alle tecnologie siderurgiche, il legno è stato sostituito dal metallo e gli elementi modulari costitutivi dei ponti metallici vengono direttamente dimensionati dalle ditte fornitrici. Potrebbe sembrare allora che il montaggio di un ponte sia rappresentato dal semplice assemblaggio di pezzi, ma gli addetti ai lavori sanno che non è così. Alla base della delicata movimentazione di elementi da ponte che arrivano a pesare anche Kg 4950 (traversa pesante ponte S.K.B.) vi sono dei lavori preliminari che richiedono perizia ed impegno. Non esistono due ponti costituiti dallo stesso tipo di materiale che presentino uguali difficoltà. Il ponte ed il cantiere, devono infatti essere adattati al terreno su cui si opera. Si possono quindi verificare drastiche limitazioni nella disponibilità di spazio per la zona di montaggio, possono rendersi necessari adattamenti alle spalle del ponte, spostamenti trasversali dei ponti con materiali di circostanza, con particolari accorgimenti per permettere al personale di operare in avverse condizioni atmosferiche (impalcati aerei, gabbie di sicurezza, ecc.) e così via.

b. Attività preliminari

La costruzione di un ponte ferroviario in tempo di pace è ultimo atto di una serie di operazioni che hanno come punto di partenza la richiesta, inoltrata allo S.M.E. da parte delle FS SpA, di un intervento di ripristino, sostituzione o rimozione di strutture pontieristiche. Lo S.M.E. – Ufficio Movimento e Trasporti – provvede affinché tale richiesta giunga al Reggimento Genio Ferrovieri e successivamente al 1° Btg. arm.e pt. Che designa un proprio reparto per lo svolgimento del compito in oggetto, tenendo conto, ovviamente, dei vari impegni del personale. A queste operazioni fanno seguito accordi diretti tra i funzionari delle FS SpA e gli uffici designati ed una ricognizione tecnica volta a definire e concordare le competenze delle parti interessate. In genere i lavori di

competenza delle FS SpA riguardano la rimozione degli ostacoli che impediscono il corretto impianto del cantiere e la predisposizione di linee elettriche, telefoniche e idriche, nonché la costruzione o il ripristino di strade di accesso e di aree adeguate per i servizi vari (parcheggi, refettorio, magazzini). La FS SpA si fa anche carico della costruzione degli appoggi per il varamento del ponte allorché questi vengano realizzati in cemento armato.

c. Progetto

Il battaglione, una volta ricevuto l'ordine di intervento, effettua una ulteriore ricognizione allo scopo di determinare le modalità particolari per il ripristino dell'interruzione, l'organizzazione del cantiere, nonché la quantità e la qualità dei materiali da impiegare. Nell'effettuare tale ricognizione si prendono in esame, tra l'altro, tutti gli elementi previsti dall'Ispettorato del Genio nella pubblicazione n. 8500 "Il Battaglione genio ferroviari (arm. e pt.)". A seguito dei dati rilevati in sede di ricognizione e dalla stima dei carichi (sia accidentali che permanenti), si procede alla formulazione di una ipotesi sul tipo di struttura e sul tipo dell'impalcato, e, successivamente, in base alla tipologia e alla luce, si calcola il peso proprio della struttura (risultante anche dalle apposite tabelle), considerando anche il peso dell'avambecco e dell'eventuale zavorra. Alla quantificazione di tali dati fa seguito la schematizzazione della travata considerando i carichi e le relazioni di appoggio. Si calcolano, quindi, le peggiori condizioni di sollecitazione del ponte sia in esercizio che durante il varamento. Tenendo conto di opportuni coefficienti di sicurezza si procede poi alla verifica della struttura riferita sia al ribaltamento che allo schiacciamento. Va fatto notare che, in funzione della lunghezza dell'interruzione e dei carichi, esistono tabelle in grado di fornire in maniera precisa la tipologia da adottare. In tal modo si è sicuri dell'esito positivo delle verifiche citate. Nel caso di esito negativo si dovrà considerare globalmente il progetto ipotizzando una differente struttura. Fanno parte del progetto, oltre ai calcoli per il dimensionamento degli appoggi, anche diversi elaborati grafici riguardanti la zona d'intervento: alcuni particolari sulle cataste d'appoggio delle rulliere, la pianta del piano di varamento, la pianta del cantiere nel suo complesso, la cartografia della zona, la pianta e il profilo della travata, le fasi di varamento, il piano d'impiego del reparto ed altro.

d. Organizzazione del cantiere di lavoro

Stabilito il tipo di struttura da realizzare si procede all'approntamento del materiale, all'eventuale parziale premontaggio ed al caricamento su carri ferroviari per la spedizione in zona d'intervento. Una volta portate a termine queste operazioni si può procedere al lavoro vero e pro-

prio. Esso vede impegnato il reparto in varie attività: organizzazione del cantiere, predisposizione della zona di carico dei materiali, approntamento della zona di premontaggio e predisposizione del piano di varamento, consistente, quest'ultimo, nella sistemazione delle varie rulliere, dei meccanismi di sollevamento e dei piani d'appoggio. Va fatto notare che tutte queste operazioni procedono contemporaneamente. Per tale motivo diverse squadre sono impegnate simultaneamente in diversi settori d'intervento. Tale simultaneità d'impiego si riscontra anche, in un secondo tempo, tra le operazioni di premontaggio a terra ed il montaggio delle pareti, operazioni che possono procedere in modo ottimale solo se tutto il personale è impegnato razionalmente e senza intralcio nelle varie attività. Si fa uso, in questa fase, di un cospicuo numero di mezzi ed attrezzature. Si crea quindi una catena di montaggio che inizia con il prelevamento mediante autogrù dei vari pezzi e che termina col lavoro delle squadre di assemblaggio dei campi da ponte e avambecco.

e. Operazioni Conclusive

Una volta effettuato il varo della travata, con l'ausilio di argani elettrici e l'eventuale preventiva realizzazione di alcuni campi di manovra (zavorra), hanno inizio le operazioni per la sistemazione del ponte sugli appositi definitivi: l'intera struttura viene sollevata con martinetti idraulici (mentre sono già in atto "catastine di sicurezza"), le rulliere di varamento vengono rimosse, l'avambecco e i campi di manovra vengono smontati. A questo punto, tramite i suddetti martinetti, il ponte viene abbassato sugli appoggi definitivi ed è pronto per la posa, su di esso, dell'armamento ferroviario. Sarà quindi competenza delle FS SpA provvedere al collegamento dell'opera con la linea ferroviaria e alla realizzazione della linea elettrica aerea. Le operazioni si concludono con il passaggio in consegna del ponte alle FS a seguito di un collaudo da organi tecnici delle FS stesse con la presenza del Direttore dei lavori (o di un Ufficiale Superiore designato dal Comando Genio Ferrovieri).

4. Principali Materiali del 1° btg. G. Fv.

a. Ponte a"S.E. (Strasse Eisenbahn)

Materiale di fabbricazione tedesca in dotazione al 1° Btg. g. fv. dal 1973. È costituito da materiale metallico (acciaio tipo St 52 ad alta resistenza alla rottura) progettato per realizzare ponti scomponibili ferroviari, stradali e promiscui e relative pile per ancoraggi intermedi. Consente il traffico ad una via di scorrimento senza limiti di velocità al "treno tipo" più pesante circolante sulla rete ferroviaria italiana denominato treno di tipo "B". Il ponte può essere realizzato con il traffico a via superiore o

inferiore. Quelli a via inferiore, a 1 o 2 pareti e fino a 6 piani, raggiungono luci massime di m. 77,07. Quelli a via superiore, a due piani, da 2 a 5 pareti, raggiungono luci massime di m. 52,59.

La struttura del ponte è costituita da:

- travi portanti di tipo reticolare formate con la connessione modulare di "telai" di forma quadrangolare;
- traverse di collegamento;
- impalcato;
- controventature;
- apparecchi di appoggio fissi e mobili;
- materiale per il varamento longitudinale;
- elementi di rampa.

L'assemblaggio della struttura, realizzato con autogrù, avviene con i bulloni ad alta resistenza stretti con avvitatori pneumatici. Il posizionamento del ponte sull'interruzione viene attuato facendo scorrere la travata su un piano di varamento costituito da rulliere fino a raggiungere la sponda opposta dove un'avvanstruttura chiamata "avambecco" trova appoggio su altre rulliere. Il movimento viene determinato da un organo comandato elettricamente oppure, per le strutture più leggere, con autocarro o apripista. Il trasporto può avvenire per ferrovia con carri alte sponde o per via ordinaria su autocarri pesanti (6x6).

b. Ponte "S.K.B." (Schaper – Krupp – Bundesbahn).

Materiale di fabbricazione tedesca acquistato dalle Ferrovie dello Stato italiano ed impiegato dal Reggimento Genio Ferroviari, su ordine dello SME – Ufficio Movimento e Trasporti, nel quadro di una convenzione stipulata con le FS. È costituito da materiale metallico (evoluzione dell'ormai vetusto ponte S.K.R.) progettato per realizzare ponti scomponibili ferroviari, stradali e promiscui, anche di ampia luce, adattabili a tutte le esigenze della tecnica e con caratteristiche di montaggio semplice e rapido.

Risponde alle seguenti esigenze:

- attitudine a superare luci di notevole entità (vedasi il ponte di Verbania dove per la prima volta, nel 1978, è stato montato e sperimentalmente il materiale su una luce di 120 metri);
- possibilità di realizzare la via di transito superiore ed inferiore;
- costruzione di ponti obliqui (pareti sfalsate).

Il ponte S.B.K. è di massima preferito ad altri:

- dall'Amministrazione Ferroviaria per la perfetta planarità delle rotaie al momento del transito dei convogli. Tale condizione viene realizzata in fase di montaggio facendo assumere al ponte una controfreccia, in condizione di riposo;

- dal Reggimento Ferrovieri per la possibilità di superare grandi luci con unica campata evitando la realizzazione di stilate intermedie, sempre difficoltose, talvolta impossibili nell'ambito dell'unità.

Il ponte viene montato con ausilio di autogrù di media portata (15-20 t.) e varato verso l'interruzione sfruttando una struttura alleggerita (avam-becco) costruita nella parte anteriore della travata. A causa della notevole lunghezza di alcuni pezzi (montanti e diagonali di m. 6) il trasporto avviene normalmente per ferrovia con carri alte sponde.

La struttura del ponte è costituita da:

- travi portanti di tipo reticolare formate con la connessione di briglie, montanti e diagonali;
- traverse;
- longarine;
- montanti corti per l'appoggio;
- controventatura inferiore e superiore;
- pannelli d'impalcato laterali;
- pannelli interni;
- coprighiunti verticali per traverse;
- coprighiunti angolari per traverse;
- appoggi;
- rulliere.

La struttura del ponte è complessa. Per darne un'idea le intersezioni delle travate (nodi) sono tutte realizzate in modo differente. Per ogni nodo si rendono necessarie anche oltre 100 chiavarde (bulloni di 41,65 mm. di diametro del peso di circa Kg. 2).

c. Armamento ferroviario

Altra fondamentale attività del 1° Btg. g. fv. è la costituzione, revisione e manutenzione di tratti di linee ferroviarie. Tali lavori comprendono il progetto del tracciato, la costruzione della massicciata e della posa dell'armamento (compresi gli scambi e gli apparecchi di binario). L'armamento che viene impiegato è quello posato sulla rete ferroviaria italiana (dal vecchio RA 36 S con attacco diretto orami in disuso, all'attuale 60 UNI). Le rotaie vengono applicate su appoggi di legno, cementizi o in acciaio.

Le principali macchine ed attrezzature in dotazione sono le stesse che adoperano le FS per lavori di piccola e media entità quali:

- motosega: per il taglio delle traverse e traversoni;
- foratraverse: per i fori sulle traverse per l'alloggiamento delle caviglie;

- forarotaie: per i fori sulle rotaie per l'applicazione delle ganasce alle giunzioni;
- imbullonatrice: per lo stringimento dei bulloni alle ganasce ad alle piastre;
- segarotaie: per il taglio delle rotaie;
- troncatrice leggera: per il taglio di materiale metallico di piccola sezione;
- martelli rinalzatori: per la costipazione della ghiaia sotto gli appoggi;
- calibri per scartamento: per il controllo della distanza tra due lembi interni dei funghi delle rotaie (m. 1,435);
- alzatraguardo con livella: per la sopraelevazione della rotaia esterna in curva;
- livello a cannocchiale: per la costruzione della massiciata e livellamento del binario;

Il 1° Btg. g. fv. opera ed impiega suddette attrezzature, ogni qualvolta se ne presenta la necessità, nei raccordi militari esistenti all'interno di numerose strutture operative e logistiche (arsenali, depositi, stabilimenti)

d. Piano caricatore militare scomponibile

Il piano caricatore scomponibile III/9 è una struttura metallica costituita da un piano ed una rampa. Viene impiegato per il carico e lo scarico, dai carri ferroviari, dei mezzi e materiali lungo una linea ferroviaria, raccordo o deposito ove non esistono, o siano insufficienti, appositi manufatti od opere d'arte. Esso deriva dal p.c.m.s.1927 che aveva una portata di 12 t. e quindi una struttura più debole. Il tipo attuale, modificato nella struttura resistente con l'aggiunta di alcuni pezzi, ha una portata di Kg. 60.000 ed ha assunto la denominazione III/9 per specificare che la struttura portante di ogni elemento è composta di tre (III) travi e di nove (9) gambe. In relazione a come viene montato rispetto al binario esso può assumere due denominazioni: laterale di testa. In relazione alla larghezza possono essere: semplici (m. 2.50) e doppi (m. 5.00). Il p.c.m.s. III/9, anche se sorpassato a causa della sua notevole pesantezza (un elemento di tavolato pesa 294 Kg.) e bassa velocità di montaggio (per il collegamento dei vari pezzi esistono 6 tipi di chiavarde), è l'unico tipo attualmente in dotazione alle unità ferroviarie e, con le citate limitazioni, risponde alle necessità per cui è stato costruito.

e. Materiale di circostanza

Materiale marca "L". Allo scopo di sostenere travate provvisorie o normali travate poggiate su basamenti divenuti precari, è possibile impiegare il materiale di tipo anglo-americano marca "L". Questo materiale è

impiegato anche per la costruzione di stilate per la realizzazione di piani varamento ad una certa quota rispetto al piano di campagna. Fasci di rotaie e travi laminate: talvolta occorre eseguire riparazioni (o rifacimenti) di piccole opere d'arte o di parte delle opere di maggior portata e scavi di attraversamento per deflusso acque nella massicciata ferroviaria. La maggior parte di questi lavori deve essere eseguita d'urgenza in quanto interessanti la sicurezza d'esercizio delle linee interrotte. Di qui la necessità di sostenere provvisoriamente il binario, sopra i vani creati per le lavorazioni programmate, con materiali di circostanza disponibile presso i tronchi di linea e nello stesso tempo di facile montaggio e smontaggio. I fasci di rotaie, a seconda della loro messa in opera, sono di due tipi: sottoposti e sospesi. I fasci sottoposti possono essere semplici e doppi. In questi casi si possono impiegare fino a 20 rotaie. Il dispositivo di fasci di rotaie viene solitamente impiegato quando l'ampiezza dei vani da praticare sotto il binario non supera i 7 metri. Per luci maggiori o per creare una struttura di maggiore portata vengono impiegate travi di ferro laminate a doppio T di profilo IPE.HE-DIN di qualsiasi dimensione a seconda della disponibilità.

Allegato B

Il 2° Battaglione Esercizio di Ozzano Emilia (BO)

1. Premessa -

Il 2° battaglione Genio Ferrovieri (esercizio) è stato costituito il 1° luglio 1965, a seguito di ristrutturazione e potenziamento della già esistente Compagnia Esercizio Linee Ferroviarie. Nel settembre 2001 dalla caserma Cavour di Torino il 2° battaglione è stato trasferito ad Ozzano nel 2001 acquisendo il nome di Battaglione Esercizio (**ha perso il il numero 2**).

2. Compiti

L'esercizio della linea Chivasso – Aosta è stato attuato fino al settembre **2001** data di riconsegna della linea alle FS. Tale servizio comunque era regolato da apposita convenzione, stipulata tra l'Amministrazione Militare e le FS SpA. In virtù di questa il battaglione provvedeva all'esercizio della linea per quanto attiene ai seguenti servizi:

- **movimento** (titolarità di n. 20 stazioni, Dirigenza Movimento, Servizi Ausiliari di Stazione);
- **scorta** treni, limitatamente alle qualifiche di Capo Treno e di Ausiliario Viaggiante;
- **condotta** locomotive, per quanto concerne le qualifiche di 1° e 2° agente di Macchina, per treni circolanti sulla linea.

Un aspetto importante dell'impiego del personale militare è costituito dalla utilizzazione dello stesso in **concorso alle Ferrovie dello Stato** in tutti i Compartimenti della rete, soprattutto per fronteggiare momentanee carenze di organico (in special modo, nel periodo estivo e nelle festività natalizie e pasqua-li) per consentire un più regolare svolgimento del traffico sia merci che viaggiatori.

Inoltre, importanti, sono stati gli impegni del reparto nell'esercizio/gestione delle linee ferroviarie ripristinate dal battaglione armamento e ponti in **Bosnia e Kosovo (dal 1996 al 2001)** assicurando in tal modo l'afflusso di migliaia di tonnellate di aiuti umanitari dell'ONU, UE, NGO ecc.ecc. (ancora in corso in **Kossovo**);

3. "Interventi di particolare importanza effettuati dal Battaglione (esercizio)

- Ottobre 1970 – Marzo 1971:

noti fatti di "Reggio capoluogo" con l'impiego di 150 militari per un totale di 18.600 giornate/uomo.

- Gennaio – Maggio 1975:

Sicilia – Campagna Agrumaria nella provincia di Catania con circa 6.200 giornate/uomo al fine di favorire la corrente di traffico dei treni merci verso i Paesi Europei;

- Agosto 1975:

Intervento “Sicilia”, con l’impiego di n. 270 militari del Btg. (n. 3.500 giornate/uomo);

- 10 Maggio – 10 Luglio 1976:

Terremoto del Friuli – con l’impiego di n. 53 militari delle varie qualifiche per un totale di 4.000 giornate/uomo;

- Novembre 1976 – Marzo 1977:

Terremoto Campania e Basilicata, per un totale di 8.300 giornate/uomo;

- 1975 -1976:

Condotta dei treni “Civetta”, con l’impiego di personale di macchina sulla linea Bologna – Firenze ogni qualvolta è stato ritenuto opportuno dalle SS.AA. allo scopo di evitare le disastrose conseguenze di attentati dinamitardi ai convogli viaggiatori (circa 2.000 giornate/uomo);

- 1977:

Intervento nei compartimenti di Palermo, Bari, Napoli e Reggio Calabria, con l’impegno di 150 militari delle varie qualifiche e n. 1.350 giornate/uomo;

- dal 1977 fino al **2007**

Il Btg. è intervenuto in concorso alle FS SpA con circa **13.000** giornate/uomo al mese più i vari concorsi per astensione al lavoro a livello nazionale e locale;

- 1996 – 1998

Bosnia esercizio delle linee ferroviarie ripristinate dal Battaglione armamento e ponti di Castel Maggiore di Bologna;

- 1999 – 2007

kossovo esercizio gestione linee ripristinate dal battaglione.

STORIA DEL TRASPORTO STRATEGICO TERRESTRE:
PASSATO PRESENTE E FUTURO

Paradossalmente, la stabilità delle linee di fronte, che contraddistinse il primo conflitto mondiale e lo trasformò in una lunga guerra di logoramento, fu in gran parte da attribuire proprio all'enorme sviluppo dei trasporti terrestri per effetto della meccanizzazione. Grazie alle autocolonne e soprattutto al treno, la velocità di afflusso delle riserve strategiche divenne infatti nettamente superiore alla rapidità di progressione delle forze combattenti, che potevano muoversi solo a piedi o, al massimo, a cavallo. Così, le penetrazioni nelle linee nemiche (già rese difficili dalla prevalenza del binomio difensivo mitragliatrice/trincea su quello offensivo artiglieria/assaltatore) venivano subito arrestate e le posizioni si consolidavano nuovamente.

Il grande protagonista di questa nuova mobilità, il treno, veniva usato prevalentemente per i grandi trasporti strategici e logistici, cioè per trasferire soldati, quadrupedi, generi vari e munizioni, in grandi quantità e su lunghe distanze. Le "tradotte" militari erano di solito formate da vagoni ferroviari chiusi a pavimento libero, atti al trasporto di persone e animali (cavalli 8, uomini 40 dicevano le scritte) oppure di materiali vari, ma talora erano attrezzate in modo speciale – con vagoni blindati o armati – per la difesa contro i sabotatori.

Vennero però impiegati anche veri e propri treni armati, come quelli della Marina Militare Italiana (muniti di artiglieria da 76mm e 152 mm) che operarono lungo il tratto di costa tra il Canale d'Otranto e Ravenna e che costituirono un'efficace difesa litoranea mobile.

Sul fronte orientale, anche l'Esercito utilizzò treni armati con pezzi 152/40 mm per bombardare le zone operative nemiche del Carso Triestino. I treni Sanitari e Ospedale contribuivano inoltre allo sgombero di migliaia di feriti e ammalati. Nella seconda guerra mondiale, quando l'avvento del carro armato e dell'aereo consentì un incremento della mobilità tattico-operativa sufficiente per un ritorno al combattimento manovrato, ai treni rimase il compito dei grandi trasporti strategici e dello sgombero dei feriti e/o malati con i treni ospedale. I movimenti ferroviari potevano però svolgersi quasi soltanto nella Zona Territoriale, a causa dell'incombere della minaccia aerea e quindi della possibilità di essere colpiti dall'alto anche in profondità dietro le linee amiche.

L'evoluzione tecnologica delle armi moderne, per le quali le linee e le installazioni fisse della ferrovia sono divenute facili bersagli, relega ormai il treno – sempre di più a compiti prevalentemente logistici. Per gli stessi motivi,

anche il treno ospedale sembrerebbe avere perso il ruolo, dai tempi in cui ben 44 treni sanitari, facendo la spola tra il fronte e gli ospedali territoriali, sgomberarono migliaia di feriti, durante la prima guerra mondiale. Ancora nel corso della seconda guerra mondiale, peraltro, vennero utilizzati numerosi convogli sanitari, specie durante l'eroica e sfortunata ritirata dell'Armia nella campagna di Russia. Oggi però disponiamo di capacità di sgombero più rapido, con le autoambulanze e gli elicotteri. Inoltre, le infrastrutture ospedaliere sono notevolmente aumentate di numero e di dimensioni, in tutto il territorio, da noi come negli altri Paesi industrializzati. La protezione assicurata agli organi sanitari dalle Convenzioni di Ginevra, che consente di tenerli più vicini alla zona dei combattimenti, sarebbe un ulteriore motivo per ritenere improbabile, in futuro la necessità di lunghi e rapidi trasferimenti di grandi quantità di degenti e, quindi, dell'impiego di treni ospedale o di convogli sanitari.

Situazione attuale

Arrivando ai nostri giorni si può affermare che la via ferroviaria è considerata l'unica modalità di trasporto di superficie avente la caratteristica del trasporto strategico, in quanto consente di sostenere un elevato flusso di trasferimenti di personale, materiali e mezzi su lunghe distanze e con costi contenuti. Inoltre, qualora esista continuità terrestre tra la Base Strategica e il Teatro di Operazioni, tale modalità di trasporto può essere efficacemente utilizzata anche per la proiezione delle Forze e per la loro successiva alimentazione. Di contro, il carro ferroviario è caratterizzato da scarsa penetrabilità, è vincolato alla sede fissa, è condizionato dalla potenzialità delle linee esistenti, in presenza di offesa offre scarsa sicurezza.

Attualmente il ricorso a tale tipo di trasporto è regolato da speciali convenzioni stipulate con la Società FS Spa. Sono in atto in particolare una Convenzione per trasporto charter di personale ed una per il trasporto di materiali e mezzi dell'A.D.

Peraltro la Forza Armata dispone del Reggimento Genio Ferroviari in grado di:

- gestire, autonomamente e per lunghi periodi di tempo, circa 20 convogli/ giorno ed infrastrutture ferroviarie di dimensioni considerevoli;
- ripristinare tempestivamente la continuità delle infrastrutture ferroviarie in caso di interruzione del flusso dei rifornimenti lungo gli assi della rete ferroviaria nazionale, mediante la riparazione delle linee ferrate e la ricostruzione dei ponti ferroviari.

Per il mantenimento degli standards addestrativi, il rgt.g.fv. è impiegato sistematicamente nella condotta dei treni e nell'esercizio delle linee ferroviarie della Società FS.

Per quanto riguarda l'utilizzo della strada c'è da evidenziare che il ricorso alla via ordinaria, benché non rivesta la caratteristica del trasporto strategico, costituisce l'elemento chiave dell'attività trasportistica in quanto,

rispetto alle altre modalità, garantisce maggiore flessibilità e capillarità che consentono il soddisfacimento immediato di esigenze di trasferimento configurabili con parametri medi, sia in distanza sia in quantità. Rappresenta, infatti, la modalità più utilizzata poiché si configura quale indispensabile connessione per il trasferimento di personale, materiali e mezzi dai terminali utilizzati dalle altre modalità alle Unità. Il trasferimento per via ordinaria è comunque esposto alla congestione del traffico.

Per quanto riguarda il trasporto per Condotta si evidenzia che costituisce il metodo più efficace per trasferire le sostanze, sia allo stato liquido e allo stato gassoso. Il loro utilizzo consente di attuare con continuità potenzialmente illimitata i rifornimenti (essenzialmente di prodotti petroliferi e di acqua). Le pipelines possono invece essere condizionate da tempi relativamente lunghi di messa in opera e dalla loro alta vulnerabilità ad azioni di sabotaggio.

La scelta e il conseguente utilizzo delle modalità di trasporto deve comunque essere effettuata tenendo conto del concetto di trasporto combinato o intermodale, vale a dire la capacità di trasferire, nei Punti di Scambio, i carichi trasportati da un tipo di mezzo ad un altro, riducendo al minimo le problematiche connesse con la movimentazione. Questo è realizzabile procedendo ad un opportuno condizionamento dei carichi da trasportare e disponendo ai terminali dei necessari mezzi di trasbordo. Il sistema intermodale realizza tempestività di trasferimenti e riduzione dei costi.

Trasporto Strategico Terrestre in Afghanistan e in Kosovo

Nell'attualità il trasporto ferroviario sta riacquistando validità soprattutto per le Operazioni Fuori Area, un esempio sono i trasporti per l'Afghanistan (già realizzato) e il Kosovo (in fase di attuazione).

Per quanto riguarda il primo trasporto si evidenzia che è stato organizzato dal Comando Logistico dell'Aeronautica. Con due treni merci sono stato trasportati 90 moduli abitativi (di sei metri ciascuno) ha percorso 5810 Km in 30 giorni sul seguente itinerario: *Villa Opicina/Se zana – Hodos/Oriszentipetor – Zabony* **Ciop** (Ucraina, **cambio carrelli**) – TCOP-Krasnaia Mogia (Ucraina) – Gukowo – Aksaraskia (Russia) – Oazis (Kazakhstan) – Karakal Pakia – Namakul (Uzbekistan) – Tahiatach – Dachoguz (Turkmenistan) – Pitniak (Uzbekistan) – Gazodjak – Serhetabat – Targbondi. Per la spedizione dell'Aeronautica Militare sono stati utilizzati 15 pianali tipo Rgs (ciascuno di 20 metri di lunghezza) per ciascun dei due treni (lunghezza totale di ogni treno: 300 metri, ogni treno trasportava 45 moduli). I carrelli ferroviari dei vagoni sono stati cambiati nella stazione di Ciop in quanto la rete ferroviaria dell'ex URSS ha uno scartamento (distanza fra i binari) diverso da quello occidentale. Presso la Stazione di Ciop esiste un Terminal e una Società alla quale il Gruppo Ferrovie dello Stato si rivolge per le citate operazioni. Tutti i permessi di attraversamento sono stati chiesti dall'Omnia Express (società partecipata di TRENITA-

LIA del Gruppo Ferrovie dello Stato). Per l'attraversamento della Slovenia, Ungheria, Ucraina in base agli Accordi Ferroviari esistenti e permanenti non ci sono stati problemi burocratici. Mentre per l'attraversamento della Russia (il caso specifico è stato fatto rientrare nel settore "Aiuti Umanitari") è "bastata" una richiesta di autorizzazione 15 giorni prima dell'instradamento del treno. Qualora tale trasporto fosse stato "militare" i tempi si sarebbero allungati e la procedura da seguire sarebbe stata più complessa. In particolare in tale caso ci si attiene al Decreto del Comitato Statale Doganale Russo n. 1192 del 21.12.2000 (*Modalità di rilascio ed annullamento di autorizzazioni per il transito di armamenti, tecnica militare e materiali militari attraverso il territorio della Federazione Russa*) basato sul Regolamento del transito degli armamenti, dei sistemi d'arma e dei materiali bellici per il territorio della Federazione Russa (dell'8 aprile 2000, n. 306) che tra l'altro stabilisce che il transito di armamenti, si sistemi d'arma e di materiali bellici per il territorio della Federazione si effettua, previa autorizzazione da parte del Comitato di Stato Doganale della Federazione Russa, rilasciata d'accordo con il Ministero della difesa, degli esteri, del commercio, degli interni, il servizio federale di frontiera, il servizio federale di sicurezza nonché con il Ministero dei trasporti.

Il costo fatturato dalla Società Trenitalia per il trasporto ferroviario di 45 moduli abitativi caricati su 15 pianali ferroviari è stato di 500.000 e comprendeva:

- il prelevamento dei moduli presso la caserma dell'aeronautica in Italia;
- il trasferimento degli stessi presso la stazione di partenza;
- il loro condizionamento (sono state chiuse le finestre dei moduli con appositi pannelli in legno);
- le operazioni commerciali per la spedizione;
- le operazioni relative al cambio dei carrelli a CIOP – Ucraina;
- le operazioni di scarico nella stazione finale e il trasporto fino alla base italiana di Herat.

Non è stato impiegato personale del genio ferrovieri per la conduzione dei treni ma per il futuro potrebbe essere valutata questa opportunità soprattutto per la gestione del tratto ferroviario che dallo Stato Turkmeno penetra per alcuni Chilometri in Afghanistan.

Se tale trasporto fosse stato effettuato con aerei Antonov ci sarebbe stato un forte incremento della spesa. Il costo medio per ogni Antonov dall'Italia all'Afghanistan è di circa 250.000 Euro. Ogni aereo carica al massimo dieci container. Pertanto il costo complessivo sarebbe stato di circa 1.250.000 Euro.

Per quanto riguarda il secondo trasporto questo è consistito in 27 convogli che hanno permesso in sostanza l'afflusso dei materiali e dei mezzi di un nuovo contingente nazionale in Teatro e il deflusso del contingente italiano che aveva terminato il turno semestrale. Nella tabella di seguito l'articolazione dei trasporti ferroviari per PEC – Kosovo.

T.O.A. T.F.s KOSOVO

TF	REP.TO	SEDE	MANDATO	REPARTO SUBENTRANTE	DATA TOA ENTRO	N° CONVOGLI
GSA	6° REMA	LIVORNO	6 MESI	10 RETRA (BA)	10 feb.	n. 2 convogli per afflusso; n. 2 convogli per deflusso Metri lineari totale 500; mtl 250 per treno.
CSC4	BTG JULIA	UDINE	6 MESI	BTG AOSTA (ME)	05 aprile	n. 1 convoglio per afflusso e un convoglio per deflusso. Ciascuno di 110 metri lineari.
C4	232° RGT	AVELLINO	4 MESI	7° RGT SACILE (PN)	05 aprile	n. 1 convoglio per afflusso e un convoglio per deflusso. Ciascuno di 120 metri lineari.
Brigata	Btg JULIA	UDINE	6 MESI	Btg AOSTA	20 maggio	n. 1 convoglio per afflusso e un convoglio per deflusso. Ciascuno di 170 metri lineari.
ASTRO	2° RGT GENIO	PIACENZA	6 MESI	6 RGT GENIO (RM)	10 giugno	n. 2 conv. per aff.; n. 2 conv. per Deflusso. MTL per treno di 175.
ERCOLE	7 VEGA	RIMINI	6 mesi	7 VEGA (RIMINI)	17 luglio	n. 1 convoglio per afflusso/ deflusso ciascuno di 50 metri.
AQUILA	Rgt. della Brigata Aosta	Trapani, Palermo e Catania	6 mesi	Rgt delle Brigate Taurinense, Ariete e Pozzuolo del Friuli	22 luglio	n. 4 convogli per afflusso; n. 4 convogli per deflusso metri lin per ciascun treno 380.
GSA	10 RETRA	BARI	6 mesi	24 rema (BZ)	10 agosto	n. 2 convogli per afflusso; n. 2 convogli per deflusso; mtl per treno 250

Costo medio per treno:

80.000 EURO

I citati Treni hanno percorso ciascuno circa 1000 Chilometri in 24 – 32 ore. Tali trasporti sono potuti avvenire grazie all'Accordo "Sulla Cooperazione nel Settore della Difesa" firmato nel 2003 tra il Governo Italiano e il Consiglio dei Ministri della Serbia Montenegro.

6.4 I Corridoi Intermodali

Il Trasporto Strategico trova nella possibile futura costruzione dei corridoi internazionali una possibilità di sviluppo (l'Italia è interessata ai corridoi 8 e 5). Infatti, alcuni anni fa la Conferenza Paneuropea dei Ministri dei Trasporti individuò le direttrici principali di una rete di collegamento (Corridoi) in grado di consentire lo scambio di comunicazioni e l'approvvigionamento in Europa di materie prime provenienti dall'Asia. Un progetto faraonico che, dalla fase di elaborazione, deve passare ancora a quella esecutiva. Questo è il passaggio più delicato e complesso per le enormi risorse necessarie e per la definizione di una concreta cooperazione internazionale. Quelli che interessano principalmente l'Italia sono il "Corridoio n. 8 e n. 5".

Il Corridoio VIII è un asse multimodale che in particolare si snoda lungo la direttrice Mar Adriatico-Mar Nero con un'estensione di 1270 km di linee ferroviarie e di 960 km di strade, finalizzato alla realizzazione di una serie di infrastrutture tra cui un asse stradale, oleodotti, gasdotti, telecomunicazioni, porti e aeroporti.

L'opera assume una forte connotazione strategica in quanto mira alla creazione di un collegamento tra le regioni meridionali adriatico-ioniche dell'Italia attraverso i porti di Bari e Brindisi con l'Albania (Durazzo, Tirana), la FYROM-Macedonia (Skopje) e la Bulgaria (Sofia) con i porti terminali di Burgas e Varna sul Mar Nero.

Il tracciato principale convenzionale si sviluppa lungo la direttrice:

BARI/BRINDISI – DURAZZO/VLORES – TIRANA – CAFASAN – SKOPJE – SOFIA/PLOVDIV – BURGAS/VARNA



L'altro Corridoio d'interesse Nazionale è il V. Il Corridoio V è un asse multimodale che l'Unione Europea si è impegnata a realizzare per favorire il traffico di merci e di persone sulla direttrice ovest-est che va da Lisbona a Kiev passando lungo il versante meridionale delle Alpi. Nello specifico esso collega l'Italia all'Ucraina attraverso Croazia, Slovenia, Bosnia Herzegovina, Slovacchia e Ungheria.

Il tracciato principale convenzionale prevede la costruzione di una connessione tra:

VENEZIA – TRIESTE/KOPER - LUBIANA - MARIBOR -BUDAPEST - UZHGOROD – L'VIV – KIEV

Le diramazioni sono tanto importanti quanto l'asse principale poiché forniscono la possibilità di unire il corridoio con i porti dell'Adriatico, da cui partono collegamenti verso la regione balcanica e tutto il Mediterraneo.

È possibile definire il Corridoio V un progetto « multimodale » in quanto si tratta di un asse combinato di infrastrutture di trasporto e di comunicazioni che permetterà l'uso combinato di diverse strutture fisse (autoporti, aeroporti, ecc.) e reti di trasporto (ferrovie, autostrade, gasdotti, elettrodotti, fibre ottiche, ecc.) per legare tra loro i Paesi europei contribuendo così alla loro coesione e integrazione economica.



Considerazioni

Il trasporto di superficie resta per la Difesa un'opzione estremamente valida, dalla quale non si può prescindere e che deve assolutamente essere integrata nel sistema globale relativo alla movimentazione delle forze di intervento. Il trasporto ferroviario, infatti, può essere considerato, a pieno titolo, una valida alternativa di trasporto strategico e ciò è stato recentemente confermato dalla attività diretta dall'Aeronautica Militare relativamente alla movimentazione, via ferrovia, di 90 container (spiegata nelle precedenti pagine) dal nostro paese ad Herat (Afghanistan), in un tempo complessivo di 30 giorni.

Tale trasporto come abbiamo visto ha prodotto eccellenti risultati anche per l'opera di stretto coordinamento svolto dall'Aeronautica Militare con la Società di brokeraggio Omnia Espress (società satellite di Trenitalia del Gruppo FS), i Comandi – Organi Nazionali interessati all'attività e le sedi diplomatiche nei paesi attraversati ed è stato un chiaro esempio di come il trasporto terrestre possa essere validamente utilizzato soprattutto nella

fase di alimentazione/avvicendamento o dispiegamento delle forze in Teatro.

Allo stato attuale, gli assetti di una certa rilevanza nel settore dei trasporti terrestri che è possibile esprimere sono i seguenti:

- *Assetti Militari*: di particolare rilevanza sono i quattro Reggimenti trasporti (che svolgono attività di movimentazione materiali, controllo traffico e gestione transiti presso le dogane, nei ROA e negli APOD/SPOD) ed il Reggimento Genio Ferrovieri, nicchia di eccellenza nel settore della gestione, realizzazione, manutenzione ed intervento di ripristino delle linee ferrate;
- *Assetti non militari*: a tale tipologia di vettori si accede per il tramite del Raggruppamento Temporaneo d'Imprese (Omnia Express- Fagioli-Saima) che fornisce l'attività di brokeraggio, su imput dell'Autorità Militare, relativamente alla fornitura di veicoli idonei al trasporto su ruota e su ferrovia.

Il trasporto via terra è condizionata dai seguenti fattori:

- tempi imposti per il dispiegamento delle forze;
- distanza da percorrere;
- natura del terreno, clima;
- condizioni della rete viaria e ferrata;
- grado di difficoltà di attraversamento delle frontiere e dei territori esteri;
- sicurezza dei convogli.

Sulle lunghe distanze, l'impiego delle ferrovie rappresenta quindi il modo più funzionale per il trasferimento via terra dei package. Allo stato, risulta però particolarmente difficoltoso il controllo dei carichi lungo il percorso che potrebbe essere oggetto di attentati terroristici, furti o manomissioni. La movimentazione via treno potrebbe prevedere anche l'attraversamento di mari o di fiumi e richiedere l'applicazione di un vero e proprio trasporto intermodale di non facile coordinamento.

La futura capacità di sviluppare gli assetti di superficie può garantire alla Difesa la possibilità di movimentare unità rispettando i criteri di economicità ed efficacia. Tale opzione deve avere a corollario la stipula di specifici accordi con i paesi con i quali si prevede che sarà premiante, da un punto di vista strategico, intavolare forme di interscambio e di collaborazione in questo campo. Da un esame delle aree di interesse strategico elencate dal Capo di Stato Maggiore della Difesa ed in relazione ai vincoli di natura geografica e politica esistenti, è possibile ipotizzare di orientare tali attività con i paesi nati a seguito dell'implosione dell'URSS (Russia, area Caucasicca), del Medio Oriente e del Sud – Est Asiatico.

Infine, sarebbe fondamentale stabilire delle procedure atte a standardizzare l'attività di monitoraggio dei vagoni ferroviari e di controllo dei carichi (dal punto di partenza/APOD-SPOD alla destinazione finale) lungo gli itinerari, individuando gli organi e le unità che potrebbero nel concre-

to, essere coinvolte in tali attività ed assegnando loro i relativi compiti. Ciò allo scopo di non demandare l'attribuzione di tali competenze alla società di brokeraggio che dovrebbe limitarsi esclusivamente all'attività di acquisizione degli assetti di trasporto civili.

conclusioni

La via ferroviaria è considerata la più funzionale modalità di trasporto di superficie avente la caratteristica del trasporto strategico, in quanto consente di sostenere un elevato flusso di trasferimenti di personale, materiali e mezzi su lunghe distanze e con costi contenuti. Inoltre, qualora esista continuità terrestre tra la Base Strategica e il Teatro di Operazioni, tale modalità di trasporto può essere efficacemente utilizzata anche per la proiezione delle Forze e per la loro successiva alimentazione. Di contro, il carro ferroviario potrebbe essere caratterizzato da scarsa penetrabilità, è vincolato alla sede fissa (vulnerabilità ad attacchi in particolare di tipo terroristico infatti in presenza di offesa offre scarsa sicurezza), è condizionato dalla potenzialità delle linee esistenti.

Sulle lunghe distanze, l'impiego delle ferrovie potrebbe rappresentare, quindi, una modalità efficace di trasferimento dei mezzi e materiali dei contingenti. Allo stato attuale, risulta però particolarmente difficoltoso il controllo dei carichi lungo il percorso che potrebbe essere oggetto di attentati terroristici, furti o manomissioni. La movimentazione via treno potrebbe prevedere anche l'attraversamento di mari o di fiumi e richiedere l'applicazione di un vero e proprio trasporto intermodale di non facile coordinamento.

La futura capacità di sviluppare gli assetti di superficie può garantire alla Difesa la possibilità di movimentare unità rispettando i criteri di economicità ed efficacia. Tale opzione deve avere a corollario ***la stipula di specifici accordi con i paesi con i quali si prevede che sarà premiante, da un punto di vista strategico, intavolare forme di interscambio e di collaborazione in questo campo***. Da un esame delle aree di interesse strategico elencate dal Capo di Stato Maggiore della Difesa ed in relazione ai vincoli di natura geografica e politica esistenti, è possibile ipotizzare di orientare tali attività con i paesi nati a seguito dell'implosione dell'URSS (Russia, area Caucasica), del Medio Oriente e del Sud - Est Asiatico. Altro aspetto che bisognerà sempre tener conto nella scelta dei trasporti quello della disponibilità per l'Italia del Reggimento Genio Ferrovieri che come abbiamo visto può facilitare l'uso del treno grazie ai suoi compiti istituzionali (esercizio e ricostruzione linee).

ALLEGATO D**MATERIALI E MEZZI FERROVIARI PER LE EMERGENZE
CIVILI E MILITARI***Mario Col PIETRANGELI***Premessa**

Scopo di questa memoria è far conoscere alcune tipologie di materiali e mezzi ferroviari essenziali per fronteggiare situazioni di emergenza dovute a calamità naturali o eventi bellici.

È proprio in questi difficili frangenti, infatti, che il sistema ferroviario deve essere garantito nella sua piena funzionalità anche attraverso rapide attività di ripristino e ricostruzione.

Tale obiettivo sarà facilmente raggiungibile solo utilizzando quei materiali e mezzi idonei all'emergenza, che di seguito saranno descritti.

Questi ultimi, tra l'altro, sono utilizzati anche dal Genio ferrovieri in attività di concorso alla Società FS, nell'ambito dei compiti istituzionali riportati nella tabella 1, e in attività di ricostruzione "post - bellica" di strutture ferroviarie danneggiate, ne sono testimonianza i lavori brevemente rammentati nella tabella 2.

Tabella n.1**Compiti del genio ferrovieri in attività di concorso con la Soc. FS**

Montaggio e smontaggio di ponti ferroviari metallici scomponibili in corrispondenza delle opere d'arte interrotte (materiali di tipo "SE" e "SKB" di proprietà della Società FS e realizzati dalla Soc. Krupp Mann;
Montaggio e smontaggio di pile realizzate con materiale da ponte (di tipo Marca "L" e "SE") per sostenere ponti o travate temporanee;
Montaggio e smontaggio di piani caricatori e rampe scomponibili (di tipo "III/9" e "SE"; rampa "RM" e rampa Cipolla) per incrementare le capacità di carico e scarico delle stazioni ferroviarie, per realizzare scali provvisori lungo le linee, per riattivare scali ferroviari danneggiati e per agevolare il passaggio dal movimento ferroviario a quello stradale;
Costruzione di tratti di binario connessi con i ponti scomponibili ed i piani caricatori anzidetti e di binari di manovra negli scali merci d'emergenza.

Tabella n. 2

Attività ferroviarie post belliche

BOSNIA (1996-1998)

Uno degli obiettivi della NATO in Bosnia, è stato quello di assicurare il libero movimento fra le entità presenti nella regione della Bosnia. In tale contesto, al Genio Ferrovieri nel 1996 è stato dato il compito di ricostruire la rete ferroviaria regionale. In particolare sono stati ripristinati i seguenti tratti di linea:

- Volinja (confine Croato) - Banjaluka - Doboi (settore d'ingresso a Sarajevo Zvomik (Missione IFOR 1996);
- Tuzla - Brcko (Missione SFOR 1997);
- Kninn (Croazia) - Biach (Bosnia) - Otoka - Novi Grad (Serbia di Bosnia) Banjaluka (Missione SFOR 1998).

Il reparto in tali missioni ha utilizzato come caserma il Convoglio di Pronto Intervento.

KOSSOVO (1999)

Nell'ambito del ristabilimento della pace condotto dal Comando NATO KFOR di Pristina, una tra le priorità più impellenti è stata quella di garantire, anche nella stagione invernale in cui la rete stradale kossovara risulta completamente interrotta causa le avverse condizioni meteorologiche, l'afflusso per via ferrovia dei rifornimenti nella regione. In tale contesto il Genio Ferrovieri ha avuto il compito:

- Dal 6 settembre 1999 di esercire e gestire la linea Skopje (MACEDONIA) - scalo merci di Kossovo Polje (a 3 Km da Pristina);
- Dal 7 ottobre di ripristinare, esercire e gestire le linee: Kossovo Polie - Aeroporto di Pristina; Kossovo Polje - Pec (sede del Comando Italiano) - Prizen; Kossovo Polje - Mitrovica.

Recentemente (agosto 2000) è stata effettuata anche una ricognizione alla rete ferroviaria dell'**ALBANIA** al fine di favorire il transito dei rifornimenti per il Kossovo. Da tale studio è emerso in sostanza l'estrema precarietà di numerose tratte ferroviarie albanesi.

ERITREA (1998, 2001 e 2005)

I Ministeri degli Esteri e della Difesa italiani, al fine di attuare nel Corno d'Africa nuove metodologie di sviluppo economico e professionale, hanno disposto una serie di ricognizioni in Eritrea. In tale contesto, un Team del Genio Ferrovieri si è recato più volte in Africa per valutare la potenzialità del sistema ferroviario. Da tale studio è emersa la possibilità di ripristinare l'asse ferroviario principale del paese che collegava Massaua, Asmara ad Agordat (asse di penetrazione nel Mar Rosso) di lunghezza 361 Km a scartamento ridotto (0,95 m), idoneo per carichi assiali di 12 tonnellate.

1. PONTI SCOMPONIBILI E STRUTTURE FERROVIARIE METALLICHE PROVVISORIE

1.1 Generalità

La tabella n. 3 riporta le diverse tipologie dei ponti e delle strutture metalliche provvisorie.

Tabella n. 3
Tipologie dei ponti provvisori

Tipo	Ingombro
Fasci di rotaie inferiori	lunghezza 7 m
Fasci di rotaie superiori	lunghezza 7 m
Travi laminate o saldate sciolte	Lunghezza 30 m (massima)
Travi laminate o saldate calastrellate (gemelle)	Lunghezza 25 m
Ponti scomponibili "SE" a semplice parete	Lunghezza 50 m
Ponti scomponibili "SE" a doppia parete	Lunghezza 70 m
Ponti scomponibili "SKB" composti a maglia triangolare (1 piano)	Lunghezza 84 m
Ponti scomponibili "SKB" composti a maglia triangolare (2 piano)	Lunghezza 120 m
Ponti marca "D" e "S"	Lunghezza 40 metri
Stilate marca "L" e "T"	altezza 10 m
Stilate materiale Bailey	altezza 4 m

Nei paragrafi che seguono viene fornita una rapida illustrazione di tali tipologie.

1. 2 Fasci di rotaie

I fasci di rotaie sono strutture di sostegno (*estremamente note e utilizzate nel campo ferroviario, pertanto se ne dà solo un doveroso "cenno" per completezza di informazione*) costituite da un adeguato numero di rotaie disposte affiancate le quali, mantenute insieme da staffe di acciaio opportunamente sagomate, vengono a formare il cosiddetto "fascio" portante. Caratteristica importante di questo sistema costruttivo è la ridotta quota tra il piano ferroviario e la sotto trave, al fine di consentire una completa agilità al di sotto del binario.

1.3 Ponti provvisori con fasci di travi laminate

Per ponti provvisori con una luce maggiore di quella superabile con i fasci di rotaie (7 m), si ricorre all'impiego di travi laminate per sostenere il binario.

Queste possono essere: di tipo NP (scarsamente utilizzabili e reperibili), di tipo HE (alte 60 cm, di utile impiego quando è disponibile una limitata altezza sotto i binari) oppure DIN (alte fino a 60 cm e lunghe fino a 27 m).

Le travi laminate DIN, rispetto agli altri tipi di strutture metalliche, presentano, a parità di momento resistente, un'altezza notevolmente minore; tale caratteristica tecnica si dimostra di notevole utilità in quanto, molto spesso, lo spazio disponibile al di sotto delle traverse del binario per interporvi il ponte provvisorio risulta assai ridotto.

Le strutture costituite da travi laminate, trovano impiego sia come travi sciolte sia come travi gemelle.

- *Travi sciolte*: questo sistema viene realizzato disponendo sotto ciascuna rotaia una coppia (o una terna) di travi rigidamente collegate tra loro; successivamente ciascuna coppia (o terna) viene collegata, mediante un sistema di controventi, con quella posta sotto l'altra rotaia; sia il collegamento sia la controventatura sono realizzati con particolari piastrine di stringimento, senza forare le travi. La tabella n. 4 a riporta i profili normalmente utilizzati con le relative lunghezze.

Tabella n. 4a
Travi laminate sciolte

Profilo	Dimensioni [mm]
HEB	300x10.000
HEB	360x12.000
HEB	600x16.000
HEB	800x19.600
HEB	1000x25.000
DIN	600x14.000
DIN	800x19.600
DIN	1000x25.000
DIN	1000x25.000

- *Travi gemelle*: tale sistema viene realizzato disponendo sotto ciascuna rotaia una coppia di travi laminate calastrellate tali da consentire, secondo lo schema classico, l'alloggiamento dei longheroni di legno e/o della piastra per l'attacco diretto della rotaia. Con la travata gemella si ha il vantaggio, rispetto alla soluzione che utilizza travi sciolte, sia di una migliore rigidità trasversale, sia di diminuire di 350 mm circa la quota piano ferroviario - sottotrave. La tabella n. 4b riporta i profili normalmente utilizzati con le relative lunghezze.

Tabella n. 4b
Travi laminate gemelle

Profilo	Dimensioni [mm]
HEB	600x16000
HEB	1000x25000
DIN	600x14000
DIN	800x16000
DIN	1000x25.000

1.4 Ponti metallici scomponibili “SE” e “SKB”

I Ponti in titolo sono stati già ampiamente presentati nei precedenti numeri di Ingegneria Ferroviaria (n.4/96, n.1-2/97 e n.7/99) pertanto di seguito si indicano, ***rispettivamente***, solo i principali elementi e la tecnica di montaggio del:

- Ponte “SE”:

- travi principali (di tipo reticolare realizzate mediante pannelli modulari romboidali connessi fra loro); travi trasversali; impalcato e controventature;
- l'assemblaggio della struttura, viene realizzato con l'ausilio di autogrù, mentre il suo posizionamento viene fatto mediante il varamento di “punta” della travata a mezzo di rulliere alloggiate su di un apposito piano di varo, fino a raggiungere la sponda opposta dove un'avanzata struttura “avanbecco” trova appoggio su altre rulliere di accoglimento.

- Ponte “SKB”:

- travi principali (formate da: montanti -sezione a doppio T- e diagonali -normali e rinforzati); travi trasversali (di sezione a doppio “T” e di lunghezza 4.980 mm ed altezza 1.007 mm); longherine (di forma a cassone, presentano altezza 623 mm e lunghezza 5.970 mm); elementi di impalcato per ponti stradali (costituiti da pannelli di acciaio di dimensioni 6x3 m);
- la tecnica di assemblaggio/varamento/posizionamento è analoga a quella del Ponte “SE”.

1.6 Marca “L” e “T”.

Tale tipo di materiale come anche quello delle marche “D” e “S”, successivamente descritti, sono materiali metallici scomponibili da ponte residuati dell'ultima guerra 1940-1945 e di fabbricazione Anglo – Americana.

La Marca “L” e la Marca “T”, sono costituite da pezzi aventi struttura e funzioni analoghe, ma che si distinguono l'uno dall'altro per la diversità delle dimensioni. Le stilate sono costituite essenzialmente da elementi verticali ed orizzontali, disposti a maglie rettangolari con controventatura nei

diagonali. L'altezza e la larghezza di ciascuna maglia sono definite dal modulo delle altezze e da quello delle distanze, aventi i seguenti valori:

- modulo delle altezze:
 - materiale marca "L": metri 1,219;
 - materiale marca "T": metri 1,625;
- modulo delle distanze:
 - materiale marca "L": metri 1,524;
 - materiale marca "T": metri 1,829;

Tali strutture vengono appoggiate su adatte sottostrutture costituite da una palificazione in legno oppure da una base a strati multipli di legni o blocchi in c.a. Le stilate servono per il sostegno dei ponti provvisori e delle travi laminate (esempio: Ponti SE e SKB, e Marca "D" nonchè "S") e sono formate da: colonne, collegamenti, controventi e travi.

1.7 Travata tipo "D".

I ponti tipo 23 o travate marca "D" sono costituiti da travate principali e trasversali, longherine e controventi. A differenza dei pezzi composti dal materiale **marca "S"**, quelli del materiale **marca "D"** sono generalmente **costituiti con chiodatura di pezzi laminati**. Le travate sono sempre del tipo a passaggio inferiore e sono costituite dalle seguenti parti:

- **travi principali**, costituite da briglie superiori ed inferiori, diagonali e montanti:
 - 1) **le briglie superiori si distinguono in:**
 - briglie superiori di testata, comprendenti tre scomparti e mezzo e della lunghezza di metri 11,066;
 - briglie superiori di zona centrale, comprendenti tre scomparti e della lunghezza di metri 9,373;
 - 2) **le briglie inferiori si distinguono in:**
 - briglie inferiori di testata, comprendenti il tratto fra il primo secondo nodo inferiore e della lunghezza di metri 3,226;
 - briglie inferiori di zona intermedia, comprendenti tre scomparti e mezzo e della lunghezza di metri 11,467;
 - briglie inferiori di zona centrale, comprendenti tre scomparti e della lunghezza di metri 9,372;
 - 3) **le diagonali si distinguono in** diagonali di testata, estreme e di zona centrale;
 - 4) **i montanti si distinguono in** montanti estremi, intermedi e di zona centrale;
- **travi trasversali**: costituite da travi a doppio T costituite da un'anima e da due cantonali, senza tavolette. Sono collegate alle briglie inferiori ed ai montanti delle travi principali mediante due angolari ed un rinforzo triangolare. Su ciascuna faccia delle travi trasversali vi sono tre montanti di rinforzo e due mensoline di sostegno e due squadre di attacco per le longherine;

- **longherine:** costituite da un tratto di ferro laminato a doppio T; le due longherine di una stessa specchiatura sono collegate da un tratto di ferro a c laminato;
- **controventi** orizzontali: costituiti da tratti di cantonali che collegano i nodi inferiori delle travi principali con la mezzera delle travi trasversali.

1.8 Travata tipo "S"

Le travate tipo 22 o marca "S" sono costituite essenzialmente dalle seguenti parti:

- travi maestre, che possono essere del tipo leggero o normale e sono impiegate nel numero di 2 o 3 nelle travate a passaggio superiore e nel numero di 2 o 4 nelle travate a passaggio inferiore e sono composte da:
 - tronconi di briglia, superiori e inferiori, formati da una tavoletta orizzontale e da due anime distanziate fra loro in modo da potervi collocare i montanti;
 - montanti normali e diagonali;
 - montanti di testata che si impiegano alle estremità delle travate sugli appoggi, formati da tre montanti, collegati nel piano assiale verticale della trave, da due tratti di lamiera;
- controventi e collegamenti orizzontali sono costituiti da ferri ad L di varia lunghezza, a secondo del numero di travi maestre da impiegare nella travata, da collegare alle briglie mediante apposite squadrette d'attacco. Nelle travate a passaggio superiore sono previsti anche controventi verticali, a croce di S. Andrea da collegare alle travi maestre mediante apposite squadrette d'attacco; sono costituiti da ferri ad L nelle travate a due travi e dall'unione di due piatti saldati in modo da formare un ferro di sezione variabile da L a T, nelle travate a tre travi maestre;
- travi trasversali. Sono di due tipi e precisamente del tipo leggero (metri 4,640 x 0,673x0,216) e del tipo normale (metri 3,530x0,622x0,234); esse sono costituite da travi laminate che portano saldate alle estremità gli attacchi ai montanti delle travi maestre;
- longherine. Sono collegate all'anima delle travi trasversali mediante apposite squadrette di attacco (saldate sull'anima nel caso delle travi leggere); esse possono anche poggiare sopra piastre saldate sulle ali superiori delle travi trasversali di tipo normale;
- controventature verticali, per le sole travi a passaggio superiore.
I pezzi composti costituenti le singole parti sono ottenuti quasi esclusivamente con *saldature* di larghi piatti.

1.9 Pile in materiale da ponte Bailey

Questo materiale viene utilizzato:

- nella versione "ponte" esclusivamente per il ripristino di interruzioni stradali;

- nella versione "stilata" (nella forma di catasta di materiale) anche per il sostegno di travi laminate di limitata luce (solo in casi estremi ove non è disponibile materiale più idoneo).

Le strutture realizzabili con tale materiale, sono caratterizzate dal numero delle pareti, con riferimento al numero di pannelli affiancati o in verticale.

Ogni unità Bailey è costituita da due sezioni di 24 m di ponte doppio - singolo, più una sezione supplementare di 9 m per la costruzione di pile.

2. I PIANI CARICATORI

2.1 Generalità

I piani caricatori sono aree sopraelevate che consentono il carico e lo scarico di veicoli (sia a ruote sia a cingoli), materiali e merci dai carri ferroviari.

A seconda del materiale impiegato per la loro costruzione, i piani caricatori possono essere:

- *fissi*, realizzati in muratura;
- *scomponibili*, realizzati in metallo e/o legno.

I piani caricatori, con riferimento alla loro posizione di montaggio rispetto al binario e, conseguentemente, ai carri merci, vengono considerati:

- *di testa*, per il caricamento - scaricamento di mezzi ruotati o cingolati dai "pianali" ferroviari;
- *lateral*i, per il caricamento - scaricamento di materiali e/o merci da carri del tipo "E" - alta sponda, oppure "K" - pianale;
misti, sia laterali sia di testa.

2.2 I piani caricatori fissi

I piani caricatori fissi, sono fiancheggiati da un lato da un piazzale per l'accosto, la manovra, la sosta dei veicoli stradali e/o cingolati, dall'altro da un binario per l'accosto di fianco dei carri ferroviari.

La loro altezza rispetto al Piano Ferrovia è fissata in 1.05 m, in pratica coincidente con quella del piano interno dei carri.

Il bordo dei piani caricatori deve distare 0.93 m dal lembo interno della più vicina rotaia, in modo che i carri ferroviari vi si possano accostare lasciando uno spazio assai breve facilmente superabile durante le operazioni di carico e scarico.

2.3 I piani caricatori scomponibili

Questi piani caricatori, in dotazione esclusivamente al Reggimento Genio Ferrovieri, possono essere impiegati:

- negli scali merci privi di attrezzature di carico e scarico permanente;
- negli impianti ferroviari ove le attrezzature di carico e scarico risultino inadeguate;

- in qualsiasi scalo ferroviario per aumentarne l'effettiva capacità di carico e scarico.

Attualmente ne vengono adottati tre tipi, rispettivamente indicati come: "SE", "III/9" e "RM". I primi due sono montati da personale specializzato del Reggimento Genio ferrovieri, l'ultimo, poiché non richiede particolari specializzazioni, dai reparti militari che ne hanno necessità.

a. Piano caricatore tipo "SE"

Viene realizzato con elementi del ponte "SE" (in particolare le rampe stradali) e consente la realizzazione dei piani caricatori di testa. In virtù della possibilità di preassemblare alcuni componenti, presenta tempi di completamento piuttosto ridotti. Il montaggio richiede autogrù del genio di tipo ISOLI o SCM (strada - rotaia), mentre il materiale può essere facilmente trasportato mediante autocarri oppure pianali ferroviari di tipo K5.

b. Piano caricatore militare scomponibile "III/9"

Consta di una struttura in metallo e in legno, costituita da una parte in piano e da una rampa. La portata è di 60.000 kg, mentre la denominazione "III/9" specifica che la struttura è composta da n. 3 (III) travi e da n. 9 (9) gambe.

Con riferimento alla sua posizione rispetto al binario, questo piano caricatore può essere definito *laterale* oppure *di testa*; con riferimento alla larghezza, invece, può essere definito *semplice* (2.50 m) oppure *doppio* (5 m). La costruzione del "III/9" è interamente manuale ed il tempo di montaggio medio richiesto è di 5 ore con una squadra composta da n. 1 sottufficiali e da n. 23 militari di truppa.

Nelle tabelle nn. 5, 6 e 7 sono state riportate, rispettivamente, le caratteristiche di impiego, le parti costitutive del piano caricatore "III/9" e della rampa.

Tabella n. 5

Caratteristiche di impiego del Piano Caricatore Militare Scomponibile "III/9"

Personale addetto	Materiali impiegati	Mezzi Attrezzature	Tempi di Montaggio
n. 1 sottufficiale n. 23 militari di truppa	Elementi di tavolato Coppie di controventi Travi portanti Puntoni Gambe Piedi	n. 1 Astra BM 109 n. 2 Astra BM 20 n. 1 Autogrù del Genio	5 ore

Tabella n. 6
Parti costitutive dell'elemento di Ponte Militare Scomponibile

Parte costitutiva	Peso
Elementi di tavolato	294 kg
Travi portanti	193 kg
Puntone centrale corto	20 kg
Puntone centrale lungo	25 kg
Puntone modificato	20.8 kg
Gamba fissa	52 kg
Piedi	17 kg
Coppie di controvento modificati	12 kg
Bilanciere di testata	2.8 kg
Bandelle di unione trasversale	1.85 kg
Bandelle di unione longitudinale	0.45 kg

Tabella n. 7
Pezzi aggiuntivi per rampa

Parte costitutiva	Peso
Gamba snodata	54 kg
Tirante con collana	7.6 kg
Staffa di collegamento tavolato rampa e piano	7.6 kg
Dormienti in essenza forte m 2.6x 0.5x 0.3	300 kg
Paraurti	345 kg

c. Piano caricatore scomponibile "RM"

Viene utilizzato per il caricamento di emergenza. Questo piano caricatore è montato secondo uno schema prefissato e richiede circa n. 300 traversine ferroviarie; per il suo montaggio sono impiegati n. 35 militari, mentre il tempo medio richiesto per l'operazione è 1 h..

Il piano caricatore "RM" presenta, rispetto ai piani precedentemente esaminati, il vantaggio di poter essere anche montato direttamente sui binari.

3. CONVOGLIO DI PRONTO INTERVENTO FERROVIARIO

Lo Stato Maggiore Esercito fin dal 1978 aveva concepito l'idea di realizzare un convoglio ferroviario attrezzato per assicurare il sostegno logistico, a piè d'opera, ad un'unità impegnata in lavori sulla sede ferroviaria. Questo tipo di struttura, assimilabile ad una caserma viaggiante, è stato realizzato mediante la ristrutturazione di 12 carrozze (del 1927) e di 2 carri cisterna (del 1935) che erano stati destinati alla demolizione dalla Soc. FS.

Complessivamente sono state realizzate 9 diverse tipologie di carrozze con le seguenti caratteristiche:

- un carro cisterna di trasporto (capacità 28.000 litri) capace di attingere, mediante una pompa a motore, acqua alla sorgente più vicina al convoglio stesso;
- un carro cisterna di stoccaggio dell'acqua resa potabile (capacità 28.000 litri);
- una carrozza servizi ed impianti dotata di due gruppi elettrogeni (da 70 e da 100 KW) che forniscono energia a tensione 380 e 220 Volt, rispettivamente, e di un impianto potabilizzatore, oltre a due magazzini, un'officina ed un posto medicazione attrezzato con tutte le apparecchiature elettromedicali necessarie per il soccorso;
- una carrozza cucina, avente una capacità di 150 pasti, dotata di un magazzino derrate alimentari e di una linea di distribuzione rancio del tipo a self- service;
- una carrozza refettorio da 68 posti a sedere e un locale lavastoviglie;
- quattro carrozze alloggio truppe ciascuna delle quali suddivisa in due moduli abitativi da 8 posti letto e relativa zona servizi igienici;
- una carrozza alloggio Ufficiali, Sottufficiali e Comando, dotata di un ufficio che all'occorrenza si trasforma in sala rapporto e direzione lavori;
- una carrozza alloggio operatori che ospita il personale che opera nella sala operativa;
- una carrozza decisionale, con un locale per lo sviluppo fotografico, le attrezzature didattiche, una sala briefing da 18 posti ed un locale dattilo- computer;
- una carrozza operativa, suddivisa in sala operativa e centro trasmissioni. quest'ultimo è dotato di centralino telefonico, telescriventi, ponti radio satellitari e radio;
- una carrozza bagagliaio avente un magazzino viveri ed un ulteriore magazzino per lo stoccaggio di materiali vari con funzione anche di deposito del carburante necessario per l'alimentazione degli impianti.

La composizione del convoglio può variare a seconda delle esigenze che devono essere soddisfatte, siano esse lavori pontieristici o esigenze particolari quali gli interventi ferroviari "Fuori Area" in operazioni di Supporto alla Pace (esempio: Bosnia e Kosovo). Il convoglio, che necessita di sole 12 ore per l'approntamento, è in grado di viaggiare ad una velocità di 120 Km/h e, giunto in zona d'operazioni, può sostare lungo un tratto di binario di 300 metri circa, con possibilità di sosta anche su binari paralleli.

4. MEZZI STRADA-ROTAIA

Sono dei mezzi assai versatili che consentono, con un numero assai limitato di manovre, di essere utilizzati sia in ambito stradale sia ferroviario. Il Genio ferroviario ha a disposizione, per questo tipo di esigenze, il *Trattore strada-rotaia Mercedes-Benz UNIMOG tipo 416*, l'*Escavatore-Caricatore strada-rotaia COLMAR*, l'*Autogrù SCM Strada-Rotaia*.

4.1 Trattore strada-rotaia Mercedes-Benz UNIMOG tipo 416

È un normale autocarro dotato di sterzo e pneumatici che con poche manovre sale sui binari e, abbassate le ruote di tipo ferroviario, diventa un locomotore in grado di trainare decine di vagoni.

“Unimog” è l'acronimo di **Universal Motor Gerat**, mezzo motorizzato d'impiego universale. Il progetto venne sviluppato dalla casa tedesca subito dopo la seconda guerra mondiale. Il Genio ferrovieri ne ha due esemplari del 1974, costruiti dalla casa di Stoccarda modificando due “Unimog 416” con cabina chiusa a cinque posti, in modo da avere un mezzo destinato, in tempo di guerra, alla riparazione delle strade ferrate e, in tempo di pace, al ripristino di linee colpite da calamità naturali.

Alle estremità degli autocarri sono state installate due coppie di ruote di tipo ferroviario: in posizione alzata si viaggia normalmente su strada; abbassandole, il mezzo corre su rotaia. Un sistema idraulico aziona i carrelli che una “centralina” rende autolivellanti; la trazione è assicurata dalle gomme, mentre l'aderenza viene “incrementata” da una zavorra in cemento sul cassone.

Le caratteristiche di tale mezzo in dotazione al Genio sono riportate nella **tabella n. 8**.

Tabella n. 8

Motore	<ul style="list-style-type: none"> • Mercedes-Benz «OM 352», ciclo Diesel a 4 tempi con iniezione diretta, 6 cilindri in linea, verticali; • alesaggio 97 mm, corsa 128 mm; • cilindrata 5675 cm³; • potenza 59.2 kW (80 CV DIN) a 2550 giri/min.
Trasmissione	<ul style="list-style-type: none"> • cambio a 4 marce avanti sincronizzate più riduttore a due velocità; • frizione LUK bidisco a secco con comando meccanico-idraulico; • presa di forza accoppiata al compressore dei freni pneumatici ferroviari; • pneumatici 10.5/20-10 PR.
Dimensioni	<ul style="list-style-type: none"> • passo 2900 mm; lunghezza 4840 mm (+ 430 mm del carrello anteriore delle ruote ferroviarie); • larghezza 2050 mm; • altezza 2430 mm.
Pesi	<ul style="list-style-type: none"> • peso totale 6500 Kg; • peso frenato 4100 Kg; • portata utile 1850 Kg.

4.2 Escavatore-caricatore strada-rotaia COLMAR

È un mezzo impiegato su piazzale ferroviario (zona di manovra nella stazione o nello scalo merci) e su linea per lo scavo ed il caricamento in opera. Il Genio ferrovieri ne ha in dotazione dal 1997 due tipi indicati, rispettivamente, *T 3500 FS* e *T 7000 FS* che si differenziano fra loro principalmente per la capacità di portata.

Il COLMAR viene utilizzato essenzialmente:

- nel ripristino di linee che richiedono la demolizione e la ricostruzione del binario;
- per il sollevamento la movimentazione e la posa del materiale costituente l'armamento ferroviario;
- per l'automazione di alcuni lavori specialistici lungo la linea.

Le principali caratteristiche di questo mezzo sono riportate nella **tabella n. 9**.

Tabella n. 9

Caratteristiche dell'Escavatore-caricatore strada-rotaia COLMAR

Motore	Modello 1056 P SAME con aspirazione naturale, iniezione diretta, quattro tempi diesel; vano motore insonorizzato con motore montato su supporti elastici antivibrazione
Velocità	Velocità di lavoro in trasferimento 20 Km/h (III marcia)
Pneumatici	Pennellati anteriori e posteriori
Sterzo	a comando idrostatico con idroguida e valvole di sicurezza; alimentato da pompa ad ingranaggi
Serbatoio	Per gasolio con una capacità di 130 litri.

4.3 Autogrù SCM Strada-Rotaia

Questo mezzo, (caratteristiche nella **tabella n. 10**) in dotazione al Genio ferrovieri dal 1970, viene impiegato:

- per il montaggio dei ponti *SE* sia nella versione stradale che in quella ferroviaria;
- nell'assemblaggio dei piani caricatori scomponibili.

Conclusioni

Una conoscenza adeguata, non solo dei mezzi e materiali sopra descritti, ma di tutte le risorse disponibili necessarie ad assicurare la *continuità della mobilità* ferroviaria, garantisce agli "specialisti dell'emergenza" (Protezione Civile, Soc. FS, Militari, Volontari ecc.) di poter rapidamente approntare una pianificazione di contingenza al fine di predisporre ordinati e razionali interventi quali: lo sgombero e l'evacuazione dei feriti; il mantenimento della continuità dei rifornimenti; l'afflusso dei materiali di

Tabella n. 10
Caratteristiche dell'Autogrù Strada-Rotaia SCM

Dimensioni	<ul style="list-style-type: none"> • Lunghezza 8200 mm • Larghezza 2500 mm • Altezza 3700 mm (con braccio abbassato) • Peso totale 23500 kg
Motore	<ul style="list-style-type: none"> • 4 tempi iniezione diretta • 6 cilindri raffreddato ad acqua • Cilindrata 7412 cm³ • Potenza max 106 kW (143 CV) • Capacità serbatoio 180 litri • Olio motore 21.5 kg
Torretta grù Braccio	<ul style="list-style-type: none"> • Girevole di 360° • Telescopico a comando idraulico (3 prolunghe pari a 19 m; possibilità di estensione fino a 24 m con una quarta prolunga)

prima necessità per una concreta attività d'accoglienza ed altro.

Al riguardo, si può affermare che la *continuità dei trasporti* risulta facilitata dai "Trasporti Plurimodali", vale a dire quei corridoi di strade, autostrade ferrovie, canali fluviali e linee aeree che collegano in parallelo e, quindi, con reciproca sostitutività, le stesse zone. Infatti, ogni modalità di trasporto aiuta ad assorbire l'eventuale stato di crisi delle altre, e la disponibilità di itinerari e vettori alternativi consente alle "unità dell'Emergenza" di intervenire con prontezza evitando interruzioni, blocchi o ingorghi determinati, ad esempio, dal flusso dei profughi in senso contrario alla direttrice aiuti-rinforzi-rifornimenti.

Quanto esposto è la caratteristica intrinseca di "*riservatezza*" della ferrovia, nonché la possibilità del suo regolato ed esclusivo impiego in caso di necessità per raggiungere, ad esempio, una zona disastrosa senza "*interferenze*" sia da parte dei profughi sia da parte di alcuni soccorritori che potrebbero intervenire caoticamente, devono indurre le autorità preposte all'"Emergenza" a valorizzare la rete ferroviaria, una potenzialità di trasporto ancora non sufficientemente sfruttata a livello nazionale.

La concretizzazione delle citate nozioni e tecniche e il reale impiego dei sopra menzionati mezzi e materiali per l'emergenza è possibile riscontrarlo anche, ad esempio, nel recente potenziamento della linea FS Viterbo – Attigliano – Orte – Roma che è descritto in modo dettagliato nella scheda n.1 allegata.

BIBLIOGRAFIA

n.	AUTORE	TITOLO/EDIZIONE
1	TRAINI	Costruzione e manutenzione delle travate metalliche. Strutture per ponti provvisori n. 2 /1986 di Ingegneria Ferroviaria;
2	TRAINI, TISALVI	L'impiego di giunzioni saldate nell'evoluzione delle diverse tipologie di travate metalliche ferroviarie n. 3 /1987 di Ingegneria Ferroviaria;
3	RABAIOLI	Controllo dei ponti ferroviari a struttura 1989 Edizione di Ingegneria Ferroviaria;
4	DE MIRANDA	Ponti Ferroviari a struttura in acciaio 1989 Edizione Società IRI
5	Società FS	Istruzioni d'uso del materiale da ponte ferroviario Anglo - Americano (marca L e marca T) Edizione 1947;
6	ZACCARIA, GADDINI	Costruzioni metalliche Edizione scuola Centrale FS 1970;
7	PIETRANGELI, ANTONILLI	Ponte Ferroviario Scomponibile "SE" n. 1-2/1997 di Ingegneria Ferroviaria;
8	PIETRANGELI	Ponte Ferroviario "SKB" n. 4/1996 di Ingegneria Ferroviaria;
9	PIETRANGELI	Evoluzione dei Ponti Ferroviari in dotazione al genio ferrovieri n. 9/1994 di Ingegneria Ferroviaria;
10	ISPEGENTIO	Istruzione sui Ponti Provvisori Ferroviari e sulle gallerie. Pubblicazione n. 2923 del 1947.
11	PIETRANGELI	Il Ponte Ferroviario "SE" di Borghetto di Piacenza realizzato dal Genio Ferrovieri. Ingegneria Ferroviaria n. 7/1999
12	MENICUCCI, MARONI, MARAGNO	Articoli tecnici sulle attività del genio ferrovieri di Tecnica Professionale 1987.
13	Società Krupp - Mann	Manuali d'uso dei materiali da ponte tipo "SE" e "SKB" del 1970.
14	PIETRANGELI, ANTONILLI	Ponti Scomponibili e strutture ferroviarie metalliche provvisorie anno 5 n. 7-8 luglio Agosto 1998 di Tecnica Professionale;
15	PIETRANGELI, ANTONILLI	I Piani Caricatori , caratteristiche tecniche di impiego dei vari tipi di piani caricatori. Anno 6 - n. 2 -febbraio 1999 di Tecnica Professionale;
16	PIETRANGELI	Il genio ferrovieri in Bosnia n. 3/1998 di Ingegneria Ferroviaria;
17	PIETRANGELI	Le génie ferroviaire italien en Bosnie - 1998 de la Vie du RAIL (Francia);
18	PIETRANGELI	La ricostruzione della rete ferroviaria in Bosnia - Erzegovina dal 1996 al 1997. N. 4 aprile 1998 di Tecnica Professionale.
19	PIETRANGELI	La Missione IFOR e SFOR in Bosnia Erzegovina da parte del genio ferrovieri N. 4/ 1999 di Ingegneria Ferroviaria;
20	MAMBRIANI	Un camion che va come un treno (UNIMOG - Mercedes Benz). Ruote Classiche n. 123. Dicembre 1998. -pagine da 120 a 123- Soc. Editoriale Internazionale Milano s.p.a.
21	POCATERRA	L'ultima littorina (Eritrea), settembre 1998 di Linea Diretta della Soc. FS - Funzione Relazioni Esterne ROMA -.
22	MASCHERPA	Il Genio in Bosnia e in Eritrea, di "I TRENI" n.4/1999.
23	SANTAVECCHI	Impero ultima fermata (Eritrea) n. 3/1998 Edizione Venerdì di Repubblica.
24	PIETRANGELI	Il genio ferrovieri e il sistema ferroviario in Eritrea, ottobre n. 10/1999 di Ingegneria Ferroviaria.
25	IF	La ferrovia eritrea Massaua - Asmara - Argordat. L'Ingegneria Ferroviaria volume IX, n.5, Roma 15 marzo 1912, pp 65-71.
26	WRIGHT	Le ferrovie eritree. Ingegneria Ferroviaria n. 3/2000
27	PIETRANGELI, D'EMILIO	La Policy Infrastrutturale della Difesa negli Anni Futuri, n. 1 /2002 Informazione della Difesa periodico dello SMD.

SCHEDA n. 1

POTENZIAMENTO DELLA VIABILITÀ FERROVIARIA
SULLA LINEA ATTIGLIANO – VITERBO AL KM 3+726
MEDIANTE LA RISTRUTTURAZIONE DEL PONTE FERROVIARIO
SUL TEVERE

La città di Viterbo è collegata alla Capitale attraverso due linee ferroviarie: la Viterbo-Bracciano-Roma e la Viterbo-Attigliano-Orte-Roma. Essendo previsto nel 1998 il completo rifacimento della prima linea per le esigenze del Giubileo 2000, si è reso indispensabile potenziare la seconda tratta, in due fasi successive di lavoro (nel 1997 la prima fase, 1999 la seconda fase), in quanto le caratteristiche strutturali delle travate metalliche sul fiume Tevere, obbligavano i convogli ad un forte rallentamento in prossimità del citato ponte e non permetteva il transito delle moderne carrozze viaggiatori. Il ponte ferroviario sul fiume Tevere fu costruito nel 1886. La configurazione originaria era quella di una trave continua reticolare su tre campate. Durante la seconda guerra mondiale fu ripetutamente danneggiato vista l'importanza che rivestiva per i rifornimenti del deposito militare esplosivi e munizioni di Bassano in Teverina. Nell'aprile del 1944, durante la ritirata verso nord delle forze tedesche, il ponte fu demolito tramite l'abbattimento della pila lato Viterbo. I segni della ricostruzione della pila sono tuttora visibili. Alla fine della guerra il ponte fu ripristinato nella configurazione seguente (a partire dal lato di Attigliano-Terni-):

- travata reticolare originaria lunga 58.80 m;
 - travata "marca D" lunga 48.44 m.;
 - 4 travate "marca S" lunghe complessivamente 60.00 m.,
- ed in questa sistemazione è rimasto in esercizio fino al febbraio 1997; il 3 marzo 1997 ha avuto inizio la prima fase dei lavori di potenziamento del ponte che si è conclusa il 28 giugno 1997. L'inizio della seconda fase è avvenuto il 13 giugno 1999 e si è concluso il 13 settembre.

Alla prima e seconda fase dell'intervento hanno preso parte:

- il 1° Battaglione Genio Ferrovieri di Castelmaggiore di Bologna;
- l'impresa di Costruzioni "SCIARRETTA" di ROMA per le opere in cemento armato e per i movimenti di terra;
- l'impresa di Sollevamenti e Trasporti "TILLI" di Caserta per la rimozione delle vecchie travate e la collocazione delle nuove;
- la Squadra Ponti di Roma (FS) per la sistemazione degli appoggi delle travate;
- il Servizio Lavori di Viterbo (FS) per gli interventi sul binario;
- il Servizio Impianti Elettrici di Viterbo (FS) per gli interventi sulla linea aerea.

1. **Descrizione dei Lavori di Potenziamento.**

Tali lavori (realizzati ai sensi della **Convenzione FS / DIFESA n.64/94 Articolo 4-** e disposta dalla Soc. FS – Divisione Infrastruttura, Direzione Tecnica, Servizio Armamento e Opere d'Arte-) sulla linea a trazione elettrica ad unico binario di corsa ATTIGLIANO-VITERBO km 3+726 sono stati necessari al fine di poter incrementare il traffico dei treni merci e passeggeri sulla suddetta linea.

Il potenziamento della linea, sia nella prima fase (1997) che nella seconda (1999), è stata preceduto da una parte ricognitiva, una concettuale, un'organizzativa e in infine una esecutiva.

Durante le ricognizioni, effettuate alcuni mesi prima dell'inizio dei lavori, sono state definite le principali attività e i relativi compiti di competenza della Società FS spa e del Rgt.g.fv..

Nella parte concettuale si è provveduto a redigere congiuntamente all'Ufficio Ponti del Servizio Armamento ed Opere d'arte della Divisione Infrastruttura della Soc. FS i progetti dei ponti SE e ad effettuare il computo dei materiali occorrenti. Alla fase concettuale è seguita la **parte organizzativa**, sicuramente la più impegnativa durata complessivamente sessanta giornate lavorative (sia nel 1997 che 1999), che è stata caratterizzata dal preassemblaggio delle travate SE e delle pile rompitratta, queste ultime in materiale marca "L". In pratica si è prelevato presso il campo materiali FS di CASTELMAGGIORE (attiguo al poligono militare ferroviario della caserma del genio ferrovieri) il materiale necessario e successivamente si è preassemblato lo stesso. Sempre nella fase organizzativa si è provveduto al caricamento del materiale preassemblato sui pianali ferroviari RGS. Questa operazione è stata possibile utilizzando entrambe le autogrù ORMIG da 60t e LOCATELLI da 55t in dotazione al Rgt.g.fv..

Successivamente, composto il convoglio merci, si è provveduto a spedirlo alla stazione di

SIPICCIANO (2 Km. dal cantiere pontieristico).

Per quanto riguarda la parte **esecutiva** della **prima fase dei lavori** (1997-) di seguito sono descritte le attività svolte:

- impianto del cantiere di lavoro e della organizzazione logistica;
- modifica dell'appoggio intermedio della travata "marca D", a ridosso della pila in muratura lato ATTIGLIANO, per consentire il sollevamento della stessa;
- costruzione delle tre stilate lato VITERBO (due a ridosso della pila in muratura lato VITERBO, una a ridosso della spalla) per consentire il sollevamento delle travate "marca S";
- sollevamento della travata "marca D" e delle travate "marca S" al fine di liberare le sommità di pile e spalle per l'esecuzione dei lavori di adeguamento dei pulvini;

- montaggio e varo della travata SE (a via inferiore, controventata superiormente e composta da tre piani e mezzo, con una lunghezza di circa 59 metri) in sostituzione della travata rimossa;
- abbassamento delle travate precedentemente sollevate;
- smontaggio delle tre stilate lato VITERBO;
- smontaggio della stilata posta sotto la "marca D";
- smontaggio della ex stilata rompitratta;

Per quanto riguarda la parte **esecutiva** della **seconda fase dei lavori** di seguito sono descritte le attività svolte:

- realizzazione Ponte SE da 32,5 metri a via inferiore, nell'area golenale lato VITERBO (ai piedi della travata preesistente);
- realizzazione stilata marca L sotto travata marca D;
- sistemazione travata marca D con relativo taglio delle due estremità e successiva traslazione longitudinale con le relative travi di traslazioni in dotazione al reparto;
- sistemazione sugli appoggi della marca D;
- varo con l'ausilio di autogrù civili della marca SE e sistemazione dei relativi appoggi;
- smontaggio e recupero stilate di sostegno provvisorie;
- rimozione della vecchia travata marca "S" e successivo varo delle travate "Tagliamento" (in acciaio di forma scatolare) con intervento dell'autogrù civile.

2. Organizzazione del Cantiere Pontieristico

Il cantiere (sia nella prima fase che nella seconda) era organizzato (ai sensi del DL

- n.494 del 14/08/96 "Attuazione della direttiva 92/57/CEE concernente le prescrizioni
- minime di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri temporanei") su:
 - posto comando;
 - posto medicazione(secondo quanto stabilito dall'articolo 30 del DPR 303/56 "Norme generali sull'igiene del lavoro del lavoro");
 - corpo di guardia;
 - tenda briefing per visitatori;
 - magazzino materiali da ponte;
 - posto manutenzione mezzi;
 - posto distribuzione carburanti e lubrificanti (ai sensi della pubblicazione Stato Maggiore Esercito Ufficio Movimenti e Trasporti n.6107 edizione 1997 "Manuale dei trasporti militari di sostanze e manufatti pericolosi").

Nel citato corpo di guardia era presente un telefono collegato alla rete di comunicazione ferroviaria che oltre a consentire il collegamento con

i vari utenti delle ferrovie, dava la possibilità di comunicare con le Forze dell'Ordine e i Vigili del Fuoco.

Per quanto riguarda l'alloggiamento (articolo 13 convenzione FS/DIFESA n.64/94 "Impiego del personale militare in attività ferroviarie"), il personale impiegato era ubicato:

- una parte presso la Base Militare dell'Aeronautica Militare di Bassano in Teverina di ORTE;
- la restante parte presso una struttura alberghiera locale;

Per quanto concerne il servizio di vettovagliamento (citata convenzione), questo era assicurato:

- dalla Base dell'Aeronautica Militare per la colazione e la cena;
- da una trattoria locale, a circa km. 8 dal cantiere, sulla base di un contratto stipulata dalle ferrovie, per il pranzo.

L'assistenza sanitaria era assicurata, da un Ufficiale medico fornito a turno settimanale dal Centro Aviazione Esercito di Viterbo che tra l'altro ha anche assicurato lo sgombero di eventuali feriti con elicottero. Il citato Ufficiale medico era coadiuvato da un ASA (infermiere militare) e aveva a disposizione un'ambulanza (articolo 27 citato DPR 303/56). Nei mesi di vita del cantiere si è registrato un solo leggero infortunio.

A fattore comune di tutte le attività di cantiere e al fine di ricordare a tutto il personale la primaria importanza degli aspetti antinfortunistici sono stati posizionati nel cantiere stesso e nelle vicinanze della travata del ponte specifici cartelli monitori, peraltro previsti dai DPR N.547/55 ART.4 e DPR 524 del 09 giugno 1980 allegato 1.

ALLEGATO E**PONTI METALLICI PER LE EMERGENZE**Colonnello Dott. Mario PIETRANGELI ^(*)Dott. Ing. Michele ANTONILLI ^(**)**1 Generalità**

Lungo la rete ferroviaria italiana, su uno sviluppo complessivo di oltre 16000 km., si dispiegano ponti, viadotti e sottovia per una lunghezza globale di circa 500 Km. Ma a fronte di una dotazione di opere di attraversamento vasta, l'età media delle strutture esistenti risulta piuttosto elevata e le tipologie strutturali cui esse appartengono risultano spesso di antica concezione. Giova rammentare inoltre che dall'epoca dell'impianto delle linee, i treni teorici di calcolo hanno avuto un incremento di oltre il 100% passando dalla V categoria al treno tipo A/1945. Tale incremento è molto più sentito dalle travate metalliche che non dai ponti in muratura. Conseguentemente, è molto più sentita per i ponti in ferro l'esigenza dell'adeguamento o della sostituzione di vecchi ponti per nuove esigenze di carico o di aumento di velocità. Vista l'importanza di tale tipologia di materiali si ritiene "utile" presentare una panoramica di **ponti metallici, materiali metallici per ponti (cavi in acciaio), travate e ponti provvisori** che possono essere utilizzati per il rinnovo delle linee, preceduta da una sintetica illustrazione dei più significativi ponti metallici (in parte o completamente metallici) costruiti nel mondo.

2 I PIÙ CELEBRI PONTI METALLICI REALIZZATI NEL MONDO

Per meglio evidenziare l'importanza di questa tipologia di costruzioni metalliche, vengono ricordate le principali strutture realizzate nel mondo.

- Iron Bridge (1779,). L'Iron Bridge di Coalbrookdale (Shropshire – UK) fu il **primo** grande ponte realizzato interamente in ferro. Progettato nel 1779 da T. F. Pritchards, è un ponte ad arco unico in ferro composto da cinque centine quasi semicircolari a sostegno di un piano stradale di larghezza 7 m. Per la sua realizzazione sono state impiegate circa 363 tonnellate di ferro, la sua campata è di 30.5 m e la lunghezza totale è di 60 m. Nel 1934 l'"Iron" fu chiuso al traffico e attualmente è considerato "Monumento Nazionale" utilizzato dai pedoni.
- Viadotto Garabit (1884,). Il viadotto Garabit (Massiccio Centrale – Francia), dovuto all'opera di Gustave **Eiffel**, progettista della celebre Torre, è una realizzazione ad arco parabolico che attraversava la stretta e ripida vallata in 5 punti. Le due corte campate sulle sponde erano

^(*) Già Comandante del Reggimento Genio Ferrovieri 2003-2005

^(**) Socio C.I.F.I. e specialista di trasporti.

sostenute da pilastri metallici su basi in muratura a forma di piramide tronca, il più alto dei quali misura 90 m. La campata centrale era retta da un arco a forma di luna crescente. Ciascuna metà dell'arco veniva sospesa a cavi in acciaio, mentre i suoi componenti erano saldati e portati fino a metà campata. Innalzandosi fino a 122 m oltre il pelo dell'acqua, questo viadotto rimase per molti anni il ponte più alto del mondo.

- Il Ponte di Paderno (1889, **figura 3**). Il primo obiettivo nel 1880 della costruzione di un **ponte ferroviario** a Paderno d'Adda fu il miglioramento e lo snellimento del traffico commerciale, che fino ad allora gravava completamente sui trasporti fluviali. Il fiume non era più sufficiente a smaltire il continuo traffico di prodotti finiti e il "tappo del Naviglio" creava non poche difficoltà. Il Progettista del ponte fu lo Svizzero Roethlisberger che perfezionò la **"teoria dell'ellisse di elasticità"**, teoria che venne sempre utilizzata nella progettazione dei ponti fino al secondo decennio del nostro secolo. S'iniziarono i lavori del ponte con la costruzione delle due spalle in muratura. Nel frattempo presso le vicine Officine meccaniche di Savigliano si fabbricavano gli elementi metallici che, assemblati, avrebbero formato il **grande arco**. I lavori durarono 28 mesi (dal gennaio 1887 al maggio 1889). Alcuni dati bene evidenziano la complessità e l'imponenza del manufatto: lunghezza della travata metallica stradale e ferroviaria 266 m, altezza del piano stradale sul fiume circa 80 m, corda dell'arco 150 m, freccia dell'arco 37,5 m, 2.515 tonnellate di ferro per l'intera struttura reticolare, 110 tonnellate di fusioni e fucinati vari, 100.000 chiodi per il solo **arco**, gli scavi per la fondazione dell'arco si spinsero fino a 10 m di profondità. Le prove di stabilità del viadotto furono fatte con 6 locomotive del peso di 83 ton. ciascuna, in 4 prove successive. Altre opere progettate dal Rothlisberger sono i ponti sul Po di Casalmaggiore e di Cremona.
- Forth Bridge (1890,). Nel 1800 erano iniziati gli studi in Scozia per il superamento con un Tunnel del Fiume Forth tra le sponde di Edinburgo e Dundee. Nel 1806 fu abbandonata l'idea del Tunnel per perseguire molto dopo quella della costruzione di un ponte metallico **ferroviario**. Il Forth Bridge fu il più grande ponte ferroviario ad essere costruito interamente in acciaio, e tuttora rimane il ponte più lungo del tipo "a mensola" (cantilever). Progettato nel 1887 dagli ingegneri Baker e Fowler, è un ponte ferroviario in acciaio in grado di resistere ad una pressione del vento di 80 Kg/m. In questa tipologia di strutture, una trave rigida si proietta da una base, come un ramo dal tronco dell'albero, per sostenere la campata centrale. L'isoletta di Inchgarrie, al centro del fiume Forth (UK), fu utilizzata come fondazione per una delle tre massicce travi, mentre gli altri due pilastri vennero issati sulle sponde di Fife e Queensferry. Le mensole sono collegate da due campate sospese a travi

maestre di 107 m ciascuna, innalzate "in loco" una alla volta. Inaugurato nel 1890, il Forth Bridge costituisce una tappa significativa della volontà dell'uomo di dominare la forza del vento.

- Ponte Ludendorff (1918,). Costruito in Germania durante la 1^a Guerra Mondiale e propugnato dal Generale Ludendorff comandante delle armate tedesche, era uno dei ponti ferroviari che attraversavano il fiume Reno per facilitare il trasporto di truppe e materiali bellici da est a ovest. Esso venne realizzato dalla Soc. Grun e Bilfinger come un arco di acciaio con campate laterali a capriata trasversale. Ad ogni estremità erano state poste due torri - fortezze di pietra con feritoie per cannoni. I treni transitavano sul ponte (lungo 326 m) e, dopo aver attraversato una galleria ferroviaria di 365 m, giungevano nella località di **Remagen**. Il 7 marzo del 1945, per evitare agli alleati l'attraversamento del Reno, i militari tedeschi tentarono di far brillare il ponte senza riuscirci, causando vari danni, in quanto la parziale esplosione sollevò temporaneamente la struttura facendola tornare, seppure alleggerita, alla posizione di partenza. Il 17 marzo successivo, nonostante le riparazioni, le cariche esplosive tedesche ed il costante attraversamento alleato fecero crollare il ponte che si inabissò nel Reno causando la morte di 28 soldati USA. Lo scrittore americano Ken Hechler nel 1957 scrisse un libro sugli eventi descritti, oggetto nel 1958 anche di un film prodotto da David L. Wolper "The bridge at Remagen".
- Ponte Akashi Kaikyo (a sei corsie autostradali, 1998,). Realizzato in Giappone, con la sua campata maestra di 1990 m sospesa realizzata facendo ampio uso di varie tipologie di **cavi** in acciaio (dei quali in un paragrafo seguente si daranno delle nozioni tecniche generali), viene considerato un vero e proprio gioiello della tecnologia (lunghezza totale 3910 m). Completato nel 1998, per un costo di 7.6 miliardi di dollari, è il ponte sospeso più lungo e costoso del mondo. Data la recente realizzazione, questa struttura ha beneficiato dei progressi dei materiali, il più notevole dei quali è stato l'impiego di un **cavo in acciaio** ad alta resistenza mai adoperato in precedenza per un ponte sospeso. In virtù dell'accresciuta forza tensile di questo **cavo**, è stato possibile l'impiego di **due**, anziché quattro, cavi maestri. Tale ponte collega la città industriale di Kobe con la zona industriale di Awaji.

Per maggior completezza vengono di seguito riportate le tabelle contenenti i dati numerici significativi dei ponti metallici più lunghi del tipo: a cavi, con capriata a mensola in acciaio, arco in acciaio, con capriata e campata in acciaio, a travata in acciaio.

Tabella n. 1
Ponti metallici a cavi

Nome	Luogo	Paese	Data del completamento	Larghezza campata [m]
Ponte di Öresund	Malmö-Copenaghen	Danimarca/Svezia	2000	1092
Tatara	Onomichi-Imabari	Giappone	1999	890
Pont de Normandie	Le Havre	Francia	1995	856
Quingzhou Minjiang	Fuzhou	Cina	1996	605
Yangpu	Shangai	Cina	1993	602
Xupu	Shangai	Cina	1997	590
Meiko-Chou	Nagoya	Giappone	1997	530
Skarnsudet	Trondheim	Norvegia	1991	530
Tsurumi Tsubasa	Yokoama	Giappone	1994	510
Ikuchi	Onomichi-Imabari	Giappone	1991	490
Higashi-Kobe	Kobe	Giappone	1992	485

Tabella n. 2
Ponti metallici con capriata a mensola in acciaio

Nome	Luogo	Paese	Data del completamento	Larghezza campata [m]
Québec	Québec City	Canada	1917	549
Forth	Queenferry	Scozia	1890	521
Nanko	Osaka-Amagasaki	Giappone	1974	510
Commodore Barry	Chester, PA	USA	1974	501
Greater New Orleans	Louisiana	USA	1958	480
Greater New Orleans II	Louisiana	USA	1988	480
Fiume Howrath	Calcutta	India	1943	457
Gramercy	Gramercy, LA	USA	1995	445
S. Francisco/Oakland Bay Bridge	S. Francisco, CA	USA	1936	427
Baton Rouge	Baton Rouge, LA	USA	1968	376

Tabella n. 3
Ponti metallici ad arco in acciaio

Nome	Luogo	Paese	Data del completamento	Larghezza campata [m]
New River Gorge	Fayetteville, WV	USA	1978	518
Bayonne	New Jersey-New York	USA	1931	504
Sydney Harbor	Sydney	Australia	1932	503
Fremont	Portland, OR	USA	1973	383
Port Mann	Vancouver, BC	Canada	1964	366
Thatcher	Balboa	Panama	1962	344
Trois Rivières	Québec	Canada	1967	335
Runcorn-Widnes	Fiume Mersey	UK	1961	330
Zdák	Lake Orlik	Rep. Ceca	1967	330
Birchnough	Fiume Sabi	Zimbabwe	1935	329

Tabella n. 4
Ponti metallici con capriata e campata in acciaio

Nome	Luogo	Paese	Data del completamento	Larghezza campata [m]
Astoria	Fiume Columbia, OR	USA	1966	376
Francis Scott Key	Baltimora, MD	USA	1977	366
Oshima	Yanai City-Oshima	Giappone	1976	325
Kuronoseto	Akune City-Nagashima	Giappone	1974	300

Tabella n. 5
Ponti metallici a travata in acciaio

Nome	Luogo	Paese	Data del completamento	Larghezza campata [m]
Costa e Silva	Rio de Janeiro-Niteroi	Brasile	1974	300
Neckartalbrueche	Weitingen	Germania	1978	263
Sava I	Belgrado	Serbia	1956	261
Ponte de Vitoria III	Espirito Santo	Brasile	1989	260

3 TRAVATE TIPO LANGER (Sistemi Collaboranti Arco – Trave, *figura 10*).

Qualora nell'impalcato del ponte non esistano giunti, la rigidità flessionale dello stesso non è più trascurabile, specie per luci medio – piccole, ed i carichi esterni vengono portati parte dalla trave e parte dall'arco. I **Sistemi Collaboranti Arco – Trave** vengono impiegati sia nel caso di strutture metalliche nei Ponti Langer sia nel caso del cemento armato.

La “trave Langer” (citata *figura 10*) è costituita, dall'accoppiamento di un arco sottile (parabolico) e di una trave orizzontale “rigida”, collegati da tiranti verticali: i carichi vengono trasmessi attraverso la sospensione a cortina dalla trave all'arco in modo uniforme in virtù della notevole rigidità della trave. Questo tipo di struttura, estremamente valida anche dal punto di tipo estetico, per quanto molto diffusa all'estero, non ha visto in Italia che poche applicazioni in ponti stradali, quali il ponte stradale sul torrente Mallero a Sondrio e il ponte per tubazioni a Taranto, mentre per le strutture ferroviarie essa è di assoluta novità. La trave Langer è particolarmente adatta per **ponti ferroviari** a struttura metallica su luci comprese fra gli 80 ed i 160 m; inoltre, tale tipologia di travate è utilizzata per i sovrappassi pedonali come la passerella realizzata nel 1974 a Pontedera sul fiume Erzi. Di seguito si riportano le principali caratteristiche della struttura. Lo schema strutturale adottato è del tipo combinato arcotrave, con arco sottile e trave irrigidente collegati da tiranti verticali. All'arco parabolico, di modesta rigidità flessionale, sono affidati il peso proprio della struttura e i carichi di servizio distribuiti; la trave oltre alla funzione di tirante dell'arco, assolve a quella di assorbire le flessioni dovute a sovraccarichi non uniformi. I dati significativi di questa passerella sono:

- altezza sul livello di magra 10.0 m;
- luce netta 68.70 m;
- larghezza utile 3.00 m.

Le travi hanno il triplice compito di: irrigidire l'arco, assorbirne la spinta e servire da parapetto; sono alte 1.50 m e sono disposte all'estradosso della soletta. La sezione della trave, composta da due anime laterali, una nervatura centrale e la controsoletta di fondo, collabora interamente alla resistenza alle sollecitazioni di tensoflessione presenti. La soletta di calpestio gettata in seconda fase, delimita un cassone che collabora alla rigidità torsionale dell'impalcato. Per realizzare la precompressione, sono stati impiegati 20 cavi composti, rispettivamente da 12, 20 e 32 fili di diametro 7 mm, con andamento parallelo all'asse del ponte e cavo risultante baricentrico.

4 PONTI SISTEMA NIELSEN

Nel ponte ad arco sottile e trave irrigidente a sospensione verticale (ponte tipo Langer), la trave – catena è sollecitata a tensoflessione e viene verificata nelle più sfavorevoli condizioni di distribuzione dei carichi accidentali con procedimento analogo a quello relativo ai ponti sospesi a travata irrigidente. Allorché la

sospensione è invece ad elementi inclinati (ponte Nielsen,) tutto il sistema si comporta come trave reticolare parabolica. Normalmente viene impiegato un tipo d'impalcato pesante. Questa precauzione consente dal punto di vista tecnologico e costruttivo di realizzare l'ordito di impalcato in calcestruzzo precompresso trasversalmente e reso collaborante con le briglie inferiori e con il graticcio di traversoni e longherine; oppure in assenza delle traverse e delle longherine metalliche, reso solidale alle sole piattabande superiori delle briglie inferiori delle travi principali. Operando in questo modo si conseguono costi bassi, ed elevate rigidzze grazie all'impiego razionale di un materiale relativamente economico (il calcestruzzo). A ciò si associano ottime prestazioni statiche e un piano di posa per l'armamento ferroviario che garantisce una buona continuità meccanica del piano di scorrimento dei carichi mobili. Le travate tipo Nielsen, conseguentemente, sono adatte anche per luci medio – grandi (80 ÷ 160 m) e si prestano assai favorevolmente ad essere realizzate in struttura composta.

Tabella n. 6
Raffronto tra ponti ferroviari a struttura di acciaio
per attraversamenti con luci di 60 ÷ 120 m

Parametri Caratteristici		Ponte Langer	Ponte Nielsen
Numero degli elementi costruttivi	n° di elementi prefabbricati formanti le travi principali	44	64
	n° di elementi strutturali costituenti i traversoni	12	12
	n° di elementi strutturali costituenti le longherine	22	22
	n° di aste formanti la controventatura principale superiore	28	25
	n° totale di elementi prefabbricati in officina da montare in opera	106	126
Collegamenti fra gli elementi infrastrutturali	n° dei collegamenti di forza fra gli elementi delle travi principali	64	68
	n° dei giunti fra traversoni e travi principali	24	24
	n° dei giunti fra longherine e traversoni	44	44
	n° dei giunti fra le membrature delle controventature principali	56	50
	n° dei giunti fra le aste dei diaframmi trasversali	-	-
	n° totale dei connettori a taglio per solette collaboranti	2.300	2.500
	n° totale dei collegamenti da chiudere in opera	188	186
Pesi strutturali	n° totale dei chiodi o dei bulloni in fori calibrati da applicare in opera	18.000	19.000
	Peso delle travi principali o della travata principale [Kg]	285.000	256.000
	Peso degli elementi strutturali secondari (traversoni, longheroni, controventi) [Kg]	30.300	30.300
	Peso degli elementi di collegamento (coprigiunti + chiodi o bulloni) [Kg]	63.000	57.300
	Peso totale della struttura in acciaio [Kg]	378.300	343.600

5 PONTI MAILLART (Sistemi Collaboranti Arco – Trave)

I ponti Maillart sono costituiti dall'accoppiamento di una travata irrigidente con un arco sottile impostato direttamente al suolo, tramite proprie fondazioni. Una tale tipologia è impiegata in attraversamenti di gole rocciose profonde, per ponti a via superiore di media e grande luce (80 Π 280 m), ed anche per ragioni estetiche connesse ad un valido inserimento nell'ambiente. Costruttivamente può convenire realizzare l'arco in un sistema composto acciaio – c.a., mentre la tipologia della travata orizzontale, realizzata in acciaio, può essere sia reticolare che a cassone, purché dotata di sufficiente rigidezza flessionale e torsionale. In sostanza, l'Ingegnere Svizzero Robert Maillart (1872 – 1940) ha fatto ampio uso delle sorprendenti proprietà fisiche della catenaria rovesciata (anche nella progettazione delle sue rivoluzionarie costruzioni in cemento armato). Infatti la catenaria rovesciata è l'unica curva tale che la tensione del peso applicato su di essa si distribuisce lungo la tangente, scaricando tutto il peso sugli estremi. Ne è un esempio il ponte Salgina – Tobel in Svizzera. L'arco portante, avendo appunto la forma di una superficie catenaria capovolta non subisce alcun sforzo di flessione, ma trasmette solo forze di compressione pura. Di fatto, in conseguenza delle proprietà geometriche menzionate, per Maillart le due parti principali di cui la costruzione si compone, l'impalcato stradale e l'arco portante (ossia il ponte) che sostiene il piano viabile sul vuoto, costituiscono un'unità inscindibile: l'impalcatura non è un peso morto che grava sulla struttura di sostegno ma, fondendosi con questa, a causa della sua forma, contribuisce concretamente alla resistenza della compagine reagente.

6 TRAVATE A SEZIONE SCATOLARE

Una forma di soluzione razionale e moderna ed ampiamente applicata all'Estero in numerose realizzazioni, è rappresentata dalla adozione di schemi a piastra ortotropica (metallica o in calcestruzzo armato) per il piano di posa dell'armamento ferroviario. In tal modo la lamiera d'impalcato ha non soltanto il compito di riportare sulle sottostanti nervature ad essa solidarizzate i carichi agenti sull'impalcato stesso, ma costituisce, assieme alle suddette nervature, una vera e propria piastra strutturalmente ortotropica che trasmette le azioni alle strutture principali portanti, di cui, peraltro essa è parte integrante assieme alle sue nervature longitudinali di irrigidimento. Infine, la lamiera irrigidita dell'impalcato, assieme a quella costituente la piattabanda inferiore, svolge un'efficacissima funzione controventante sotto l'azione di forze orizzontali, conferendo peraltro all'intero impalcato una notevole rigidità.

Le travate a cassone in lamiera irrigidita rappresentano dunque una soluzione moderna e innovativa. Tuttavia, se è vero che questa tipologia è stata adottata in molti ponti stradali, nel campo ferroviario italiano essa è

abbastanza inconsueta. Mentre in Germania è stata ampiamente utilizzata, in quanto le esigenze della ricostruzione dopo la 2^a Guerra Mondiale imponevano restrizioni ai tempi di esecuzione e ai costi, spingendo i progettisti alla ricerca delle soluzioni che maggiormente consentissero di risparmiare sia nei primi, sia nei secondi. Le ragioni del sempre crescente successo delle travate metalliche a cassone sono da ascrivere al fatto che le seguenti caratteristiche, proprie del sistema:

- adozione di lamiere sottili irrigidite;
- forma chiusa della sezione trasversale,

consentono di affidare ai singoli elementi strutturali non più nettamente scomponibili sotto l'aspetto costruttivo, più funzioni resistenti, col risultato di attivare un sistema che in ogni sua parte funzioni tridimensionalmente. Le sezioni scatolari necessitano di alcune precauzioni riguardo al trasporto e l'assemblaggio in situ dei vari conci che compongono la travata: in **figura 14** sono rappresentati i collegamenti che è necessario predisporre qualora le dimensioni del cassone superino i limiti di trasporto. E' evidente che devono essere previsti elementi di controventatura della sezione metallica per le fasi transitorie relative al trasporto, montaggio e getto della soletta.

7 CARATTERISTICHE GENERALI DEI CAVI DI ACCIAIO

Come detto, il **Ponte Akashi Kaikyo** è costituito da una campata maestra di 1990 m sospesa ad una nuova tipologia di **cavi** in acciaio. In sostanza questa struttura ha beneficiato dei progressi dei materiali, il più notevole dei quali è stato l'impiego di un **cavo in acciaio** ad alta resistenza mai adoperato in precedenza per un ponte sospeso. In virtù dell'accresciuta forza tensile di questo cavo, è stato possibile l'impiego di **due**, anziché quattro, cavi maestri. I cavi impiegati nelle costruzioni pontieristiche possono essere raggruppati in due categorie:

- quelli costituiti da singoli elementi (fili o trefoli) avvolti **a spirale** (del tipo chiuso o aperto);
- quelli in cui le unità elementari sono **parallele**.

Per quanto riguarda le funi spiroidali chiuse, c'è da evidenziare che i fili esterni hanno una sezione speciale, generalmente a z, che fa sì che ciascuno di essi per effetto dell'avvolgimento eserciti una pressione radiale su quello adiacente. Nelle funi spiroidali aperte, invece tutti i fili sono circolari.

Le funi spiroidali in generale

- grazie alla loro buona flessibilità e capacità di sopportare pressioni trasversali localizzate sui fili possono essere "rinviati" su apposite selle poste sulle torri dei ponti strallati;
- hanno il vantaggio di poter essere avvolte in bobine di raggio relativamente contenuto. Ciò ne rende possibile la prefabbricazione in officina e quindi il trasporto in cantiere già nella configurazione finale;

- hanno lo svantaggio di avere un modulo di elasticità apparente relativamente basso, $140000 \div 170000 \text{ N/mm}^2$, dovuto all'avvolgimento dei fili;
- vanno presollecitate in officina per permettere l'assestamento dei fili (va fatta una sorta di rodaggio della fune che, se molto lunga, richiede attrezzature costose e complesse).

Inoltre, la resistenza statica ed a fatica di una spiroidale è piuttosto bassa in quanto nei fili si hanno sollecitazioni parassite dovute all'avvolgimento ed alle forze trasversali trasmesse tra i fili adiacenti; infine i fili non sono egualmente sollecitati, per cui il coefficiente di sicurezza si assume elevato.

Per quanto concerne i **cavi ad elementi paralleli**, questi sono generalmente formati da trefoli, ma si hanno anche cavi costituiti da fili o di barre di acciaio speciale. Tali cavi, molto simili a quelli utilizzati per il c.a.p. ma con portate maggiori, devono necessariamente essere confezionati in cantiere in quanto il parallelismo dei trefoli (o fili) non ne permette l'avvolgimento e quindi il trasporto. Essi, inoltre, non possono essere rinviati in testa alla torre del ponte strillato dove devono essere necessariamente ancorati. Per contro, hanno il modulo di elasticità coincidente con quello dei singoli elementi costituenti, cioè $195000 \div 205000 \text{ N/mm}^2$, ed il coefficiente di sicurezza a rottura, per carichi statici, può essere assunto pari ad 1,75 mancando sollecitazioni trasversali parassite ed essendo tutti i fili egualmente sollecitati.

8 PONTI SCOMPONIBILI E STRUTTURE FERROVIARIE METALLICHE PROVVISORIE

È nei difficili frangenti della totale emergenza, che anche il sistema ferroviario deve essere garantito nella sua piena funzionalità attraverso rapide attività di ripristino e ricostruzione.

Tale obiettivo potrà essere facilmente raggiunto anche utilizzando quei materiali all'emergenza, che di seguito saranno descritti.

8.1 Generalità

La tabella n.7 riporta le diverse tipologie dei ponti e delle strutture metalliche provvisorie.

Tabella n. 7
Tipologie dei ponti provvisori

Tipo	Ingombro
Fasce di rotaie inferiori	lunghezza 7 m
Fasce di rotaie superiori	lunghezza 7 m
Travi laminate o saldate sciolte	lunghezza 30 m (massima)
Travi laminate o saldate calastrellate (gemelle)	lunghezza 25 m
Ponti scomponibili "SE" a semplice parete	lunghezza 50 m
Ponti scomponibili "SE" a doppia parete	lunghezza 70 m
Ponti scomponibili "SKB" composti a maglia triangolare (1 piano)	lunghezza 84 m
Ponti scomponibili "SKB" composti a maglia triangolare (2 piano)	lunghezza 120 m
Ponti marca "D"	lunghezza 48,4 m
Ponti marca "S"	lunghezza 15 m
Stilate marca "L" e "T"	altezza 10 m
Stilate materiale Bailey	altezza 3 m

Nei paragrafi che seguono viene fornita una rapida illustrazione di tali tipologie.

8.2 Ponti provvisori con fasce di travi laminate

Per ponti provvisori con una luce maggiore di quella superabile con i fasce di rotaie (7 m), si ricorre all'impiego di travi laminate per sostenere il binario.

Queste possono essere: di tipo NP (scarsamente utilizzabili e reperibili), di tipo HE (alte 60 cm, di utile impiego quando è disponibile una limitata altezza sotto i binari) oppure DIN (alte fino a 60 cm e lunghe fino a 27 m).

Le travi laminate DIN, rispetto agli altri tipi di strutture metalliche, presentano, a parità di momento resistente, un'altezza notevolmente minore; tale caratteristica tecnica si dimostra di notevole utilità in quanto, molto spesso, lo spazio disponibile al di sotto delle traverse del binario per interporvi il ponte provvisorio risulta assai ridotto.

Le strutture costituite da travi laminate, trovano impiego sia come travi sciolte sia come travi gemelle.

- *Travi sciolte*: questo sistema viene realizzato disponendo sotto ciascuna rotaia una coppia (o una terna) di travi rigidamente collegate tra loro; successivamente ciascuna coppia (o terna) viene collegata, mediante un sistema di controventi, con quella posta sotto l'altra rotaia; sia il collegamento sia la controventatura sono realizzati con particolari piastrine di stringimento, senza forare le travi.

- *Travi gemelle*: tale sistema viene realizzato disponendo sotto ciascuna rotaia una coppia di travi laminate calastrellate tali da consentire, secondo lo schema classico, l'alloggiamento dei longheroni di legno e/o della piastra per l'attacco diretto della rotaia. Con la travata gemella si ha il vantaggio, rispetto alla soluzione che utilizza travi sciolte, sia di una migliore rigidità trasversale, sia di diminuire di 350 mm circa la quota piano ferroviario - sottotrave.

8.3 Ponti metallici scomponibili "SE" e "SKB"

Questa tipologia di Ponti rientra nella grande "famiglia" delle **Travate Reticolari**.

Una trave reticolare può essere definita come un insieme di aste rettilinee, collegate tra loro in modo da formare una struttura a maglie triangolari, capace di sopportare i carichi esterni principalmente con forze assiali nei suoi membri. L'impiego delle travi reticolari è limitato quasi esclusivamente al caso di ponti in acciaio. Attualmente alcuni tipi strutturali più moderni, quali i ponti strallati, tendono a sostituire le travi reticolari, specie in Europa, mentre sono ancora molto usate negli USA; peraltro il notevole risparmio di materiale che si ha con queste strutture potrebbe portare ad un loro rilancio anche in Italia, come già sta accadendo per le coperture degli edifici industriali. In contrapposizione all'economia di materiali, rispetto alle travi a parete piena, si ha in genere un maggior numero di giunzioni da effettuare ed una maggiore difficoltà di manutenzione; l'impatto visivo delle strutture reticolari può inoltre non piacere anche perché, essendo le aste di parete molto più leggere delle anime a parete piena, conviene avere travi relativamente alte. D'altro canto questa maggiore altezza porta ad una minore deformabilità, e ciò spiega il loro frequente uso nel caso di ponti ferroviari.

In un *ponte a trave reticolare* si distingue, in genere:

- l'impalcato a piastra ortotropa;
- le travi trasversali che sopportano l'impalcato e riportano i carichi ai nodi delle strutture principali;
- le travi reticolari propriamente dette che portano i carichi verticali e che costituiscono la struttura principale;
- le strutture di controventamento che resistono a tutte le azioni orizzontali e garantiscono la stabilità di forma del ponte.

Di seguito si indicano, rispettivamente, i principali elementi e la tecnica di montaggio del:

- **Ponte "SE"** (nella scheda n. 1, la sintesi dell'ultimo intervento – 2002- del genio ferroviari nel montaggio di un *ponte SE*) :
 - elementi: travi principali, travi trasversali; impalcato e controventature;
 - assemblaggio della struttura: viene realizzato con l'ausilio di autogrù, mentre il suo posizionamento viene fatto mediante il varamento di "punta" della travata a mezzo di rulliere alloggiate su di un apposito

piano di varo, fino a raggiungere la sponda opposta dove un'avanzata struttura "avanbecco" trova appoggio su altre rulliere di accoglimento.

- **Ponte "SKB":**

- elementi: travi principali (formate da: montanti -sezione a doppio T- e diagonali -normali e rinforzati); travi trasversali (di sezione a doppio "T" e di lunghezza 4.980 mm ed altezza 1.007 mm); longherine (di forma a cassone, presentano altezza 623 mm e lunghezza 5.970 mm); elementi di impalcato per ponti stradali (costituiti da pannelli di acciaio di dimensioni 6x3 m);
- la tecnica di assemblaggio/varamento/posizionamento è analoga a quella del Ponte "SE".

8.4 Marca "L" e "T".

La Marca "L" e la Marca "T", sono costituite da pezzi aventi struttura e funzioni analoghe, ma che si distinguono l'uno dall'altro per la diversità delle dimensioni.

Le stilate sono costituite essenzialmente da elementi verticali ed orizzontali, disposti a maglie rettangolari con controventatura nei diagonali.

Tali strutture vengono appoggiate su adatte sottostrutture costituite da una palificazione in legno oppure da una base a strati multipli di legni o blocchi in c.a..

Le stilate servono per il sostegno dei ponti provvisori e delle travi laminate (esempio: Ponti SE e SKB, e Marca "D" nonché "S") e sono formate da: colonne, collegamenti, controventi e travi.

8.5 Travata tipo "D"

I ponti tipo 23 o travate marca "D" sono costituiti da travate principali e trasversali, longherine e controventi. A differenza dei pezzi composti dal materiale **marca "S"**, quelli del materiale **marca "D"** sono generalmente **costituiti con chiodatura di pezzi laminati**. Le travate sono sempre del tipo a passaggio inferiore e sono costituite dalle seguenti parti:

- **travi principali**, costituite da briglie superiori ed inferiori, diagonali e montanti:

5) **le briglie superiori** si distinguono in:

- briglie superiori di testata, comprendenti tre scomparti e mezzo e della lunghezza di 11,066 m;
- briglie superiori di zona centrale, comprendenti tre scomparti e della lunghezza di 9,373 m;

6) **le briglie inferiori** si distinguono in:

- briglie inferiori di testata, comprendenti il tratto fra il primo secondo nodo inferiore e della lunghezza di 3,226 m;
- briglie inferiori di zona intermedia, comprendenti tre scomparti e mezzo e della lunghezza di 11,467 m;

- briglie inferiori di zona centrale, comprendenti tre scomparti e della lunghezza di 9,372 m;
- 7) **le diagonali** si distinguono in diagonali di testata, estreme e di zona centrale;
- 8) **i montanti** si distinguono in montanti estremi, intermedi e di zona centrale;
- **travi trasversali**: costituite da travi a doppio T costituite da un'anima e da due cantonali, senza tavolette. Sono collegate alle briglie inferiori ed ai montanti delle travi principali mediante due angolari ed un rinforzo triangolare. Su ciascuna faccia delle travi trasversali vi sono tre montanti di rinforzo e due mensoline di sostegno e due squadre di attacco per le longherine;
- **longherine**: costituite da un tratto di ferro laminato a doppio T; le due longherine di una stessa specchiatura sono collegate da un tratto di ferro a c laminato;
- **controventi** orizzontali: costituiti da tratti di cantonali che collegano i nodi inferiori delle travi principali con la mezzeria delle travi trasversali.

8.6 Travata tipo "S"

Le travate tipo 22 o marca "S" sono costituite essenzialmente dalle seguenti parti:

- **travi maestre, che possono essere del tipo leggero o normale e sono impiegate nel numero di 2 o 3 nelle travate a passaggio superiore e nel numero di 2 o 4 nelle travate a passaggio inferiore e sono composte da:**
 - tronconi di briglia, superiori e inferiori, formati da una tavoletta orizzontale e da due anime distanziate fra loro in modo da potervi collocare i montanti;
 - montanti normali e diagonali;
 - montanti di testata che si impiegano alle estremità delle travate sugli appoggi, formati da tre montanti, collegati nel piano assiale verticale della trave, da due tratti di lamiera;
- **controventi e collegamenti orizzontali** costituiti da ferri ad L di varia lunghezza, a secondo del numero di travi maestre da impiegare nella travata, da collegare alle briglie mediante apposite squadrette d'attacco; nelle travate a passaggio superiore sono previsti anche controventi verticali, a croce di S. Andrea da collegare alle travi maestre mediante apposite squadrette d'attacco; sono costituiti da ferri ad L nelle travate a due travi e dall'unione di due piatti saldati in modo da formare un ferro di sezione variabile da L a T, nelle travate a tre travi maestre;
- **travi trasversali**: sono di due tipi e precisamente del tipo leggero(m

4,640 x 0,673x0,216) e del tipo normale (m 3,530x0,622x0,234); esse sono costituite da travi laminate che portano saldate alle estremità gli attacchi ai montanti delle travi maestre;

- *longherine*: sono collegate all'anima delle travi trasversali mediante apposite squadrette di attacco (saldate sull'anima nel caso delle travi leggere); esse possono anche poggiare sopra piastre saldate sulle ali superiori delle travi trasversali di tipo normale;
- *controventature verticali*, per le sole travi a passaggio superiore.

I pezzi composti costituenti le singole parti sono ottenuti quasi esclusivamente con *saldature* di larghi piatti.

8.7 Ponti metallici militari "Bailey"

Dovuti all'opera di Sir Donald Coleman Bailey, ingegnere capo del Military Engineering Experimental Establishment di Christchurch (Dorset – UK), vennero elaborati nel corso di soli sette mesi durante la 2^a guerra mondiale per rispondere a pressanti esigenze in termini di manodopera necessaria, di trasporto, di flessibilità di linea e resistenza. Il "Bailey" viene impiegato:

- nella versione "ponte", esclusivamente per il ripristino di interruzioni stradali;
- nella versione "stilata", (qualora non fossero disponibili materiali più consoni) anche per il sostegno di travi laminate di limitata luce e ad una quota modesta dal terreno per il ripristino di interruzioni ferroviarie.

Questa tipologia di ponti è costituita con una serie di pannelli a tralicci d'acciaio tenuti insieme a ciascuno degli angoli da perni ad alta resistenza. Utilizzati per la prima volta durante la campagna nordafricana nel 1942, divennero presto il principale equipaggiamento pontieristico degli eserciti alleati. Per tutta la durata del conflitto e fino ai giorni nostri, il "Bailey" ha trovato numerosi impieghi (anche in campo civile) nelle più svariate configurazioni: galleggiante (con barconi), sospeso, con pile intermedie.

Conclusioni

L'evoluzione tecnica e le soluzioni considerate nel presente articolo, evidenziano le potenzialità e, soprattutto, la flessibilità di impiego dei ponti metallici, sia nelle strutture "permanenti", sia in quelle di emergenza. Tutto ciò ha contribuito a formare una solida cultura tecnico-professionale che vede le società e le imprese ferroviarie partecipi e custodi. Fra i molti esempi, è doveroso ricordare l'apporto tecnico fornito dalla società italiana COINFRA alla realizzazione delle parti metalliche (impalcato, cavi, viadotto) del Great Belt Bridge (Danimarca), inaugurato il 14 giugno 1998.

NOTE BIBLIOGRAFICHE

Nelle brevi note che seguono sono richiamati per esteso i riferimenti bibliografici che più direttamente sono presenti nel testo. Poiché la letteratura tecnica sul tema dei ponti ferroviari è estremamente vasta, si è preferito richiamare essenzialmente voci di stretta attinenza al problema trattato.

1. A. CONTI PURGER, G. TRAINI Censimento Ponti FS (1981), in "Attuali orientamenti nella progettazione e costruzione e costruzione di travate metalliche per i ponti FS", in "Ingegneria Ferroviaria" Aprile 1984.
2. G. TRAINI, M. TISALVI "L'impiego delle giunzioni saldate nell'evoluzione delle diverse tipologie di travate metalliche ferroviarie", in "Ingegneria Ferroviaria", Gen- Feb 1987.
3. F. DE MIRANDA Ponti Ferroviari in esecuzione saldata sulla linea Catania – Siracusa", , in "Acciaio", 5/1961; F. DE MIRANDA E. PITTO, "Il ponte stradale e ferroviario tra i due stabilimenti Italsider di Novi Ligure, in "Costruzioni Metalliche", n. 6/1963.
4. F. DE MIRANDA, M. MELE "Su alcuni fondamentali criteri di progettazione di travate da ponte a cassone in lamiera irrigidita", in "Costruzioni Metalliche" 6/1972 e 1/1973.
5. F. DE MIRANDA "Sulla determinazione della sezione metallica di peso minimo di travi inflesse in acciaio con soletta in calcestruzzo collaborante", in "Costruzioni Metalliche", 4/1967.
6. "Alcune considerazioni sulla sospensione ad elementi inclinati del ponte ad arco a via inferiore e nei ponti sospesi", in "Costruzioni Metalliche", 6/1955.
7. F. DE MIRANDA "Ponti Ferroviari a Strutture di Acciaio, Moderne Tipologie Strutturali "Società ILVA Gruppo IRI", Genova Edizione 1989 (pagine considerate: 12, 53, 54 , 65, 69 e 74).
8. G. TRAINI, Costruzione e manutenzione delle travate metalliche. Strutture per ponti provvisori n. 2/1986 di Ingegneria Ferroviaria.
9. Soc. FS Istruzioni d'uso del materiale da ponte ferroviario Anglo – Americano (marca L e marca T) Edizione 1947.
10. ZACCARIA, GADDINI, "Costruzioni metalliche" Edizione scuola Centrale FS 1970;
11. M. PIETRANGELI, M. ANTONILI "Ponte Ferroviario Scomponibile "SE"" n. 1-2/1997 di "Ingegneria Ferroviaria".
12. M. PIETRANGELI, "Ponte Ferroviario "SKB"" n. 4/1996 di "Ingegneria Ferroviaria".
13. M. PIETRANGELI, "Evoluzione dei Ponti Ferroviari in dotazione al genio ferrovieri" n. 9/1994 di "Ingegneria Ferroviaria".
14. A. NELLI, "Il Ponte SE di Montestrutto sulla linea Chivasso Aosta", "Informazione Difesa" n. 1/2003 e "Il Ferroviere News" Gennaio / Febbraio 2003.
15. A. DI BELLO "Le Nuove Frontiere del Genio Ferrovieri" "Rassegna dell'Esercito" n. 4 /2003 considerate pagine 60, 61 e 62.
16. MARIO PAOLO PETRANGELI, "Progettazione e Costruzione di Ponti" 4ª Edizione, 1996 Casa Editrice Ambrosiana (pagine considerate: 213, 214, 215, 373, 374 e 375).

SCHEDA n. 1

**IL RIPRISTINO DELLA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA
SULLA CHIVASSO AOSTA
REALIZZAZIONE PONTE SE A MONTESTRUTTO 2002**

Dal 12 novembre al 20 dicembre 2002 i ferrovieri del genio hanno ultimato il varamento di un ponte ferroviario tipo SE sulla tratta ferroviaria Chivasso – Aosta. La necessità dell'attività del concorso in argomento originata dagli eventi alluvionali dell'autunno del 2000 che hanno duramente colpito le regioni del Nord – Ovest e che hanno distrutto alcune delle più importanti infrastrutture di quell'area come, appunto, il ponte ferroviario sul fiume Dora al Km. 42 + 820, presso la località di Montestrutto, nelle vicinanze di Ivrea. E' così che la linea ferroviaria che collega Aosta con Chivasso – Torino, è stata interrotta, causando un grave e prolungato disagio per le centinaia di viaggiatori pendolari che quotidianamente usano il treno su tale linea.

L'intervento è stato attuato mediante:

- il montaggio a terra di due travate metalliche "SE" di m. 60 ciascuna;
- la traslazione delle travate mediante particolari carrelli realizzati dalla Soc. FS;
- il montaggio delle avambecco e il varamento nonché il posizionamento delle travate.

Di particolare rilievo è stata l'adozione di una particolare procedura per il montaggio delle travate che sono state avvicinate alla posizione di varamento mediante carrelli. In particolare:

- **1^a travata** da posizionare sulla spalla (lontana) e pila centrale. È stata costruita, a parte, la struttura di avambecco; successivamente tale struttura è stata sollevata, movimentata e collegata alla travata mediante l'ausilio di gru. Ne è seguito il varamento della travata e smontaggio dell'avambecco. In tale contesto, la travata ha raggiunto una posizione parallela a quella definita ma sul piano di campagna. Nel frattempo è stata ultimata la pila centrale. Quindi la prima travata è stata sollevata con le gru e appoggiata sulla spalla (lontana) e sulla pila centrale;
- **2^a travata** da posizionare sulla spalla vicina e la pila centrale. Il varamento della 2^a travata si è sempre presentato relativamente più semplice, in quanto tra la spalla vicina e la pila non c'era il fiume, e si è potuto disporre del piano di campagna. Una volta avvicinata la travata con i carrelli, la stessa è stata sollevata con le gru e appoggiata sulla spalla (vicina) e la pila centrale.

Posizionate le travate, l'infrastruttura è stata ultimata mediante la posa dei binari.



Capo Treno del Genio Ferroviari



Capo Stazione del Genio Ferroviari

BATTAGLIONE
GENIO FERROVIERI
- Esercizio -





Il "via libera" all'ETR 500 (alta velocità)



1999 - Treno Kosovaro condotto da personale del Genio Ferroviari



2004 - Lavori ferroviari in Albania-Durazzo



2003 - Ripristino di un raccordo militare



2003 - Mezzo militare "Strada-Rotaia" tipo Colmar nella movimentazione di Traversine



2003 - Ripristino di un raccordo militare



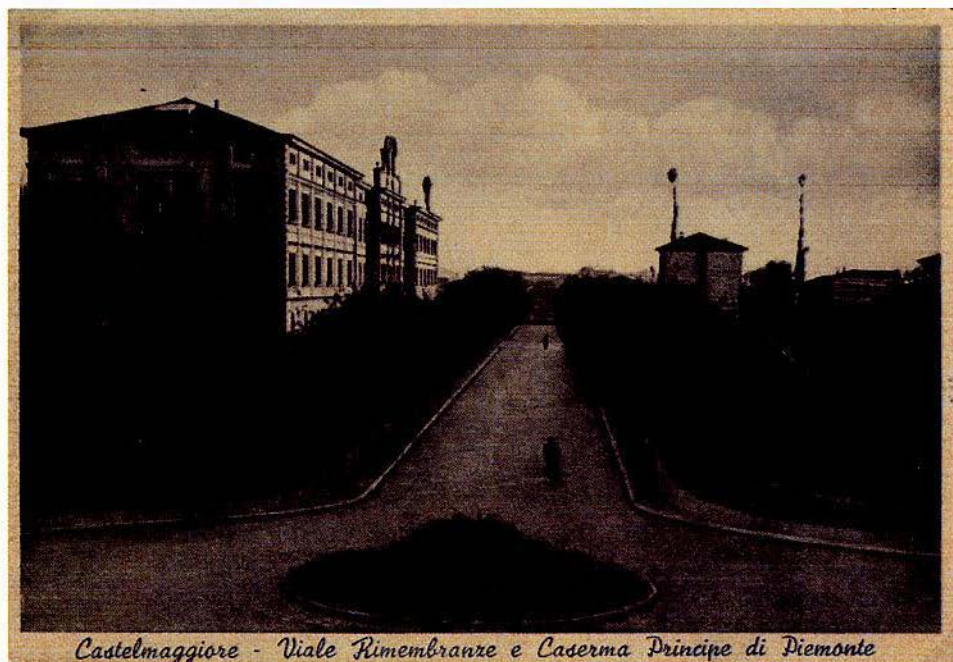
Una carrozza del Convoglio di Pronto Intervento del Genio Ferroviari



1999 - Bosnia-saldature di rotaie



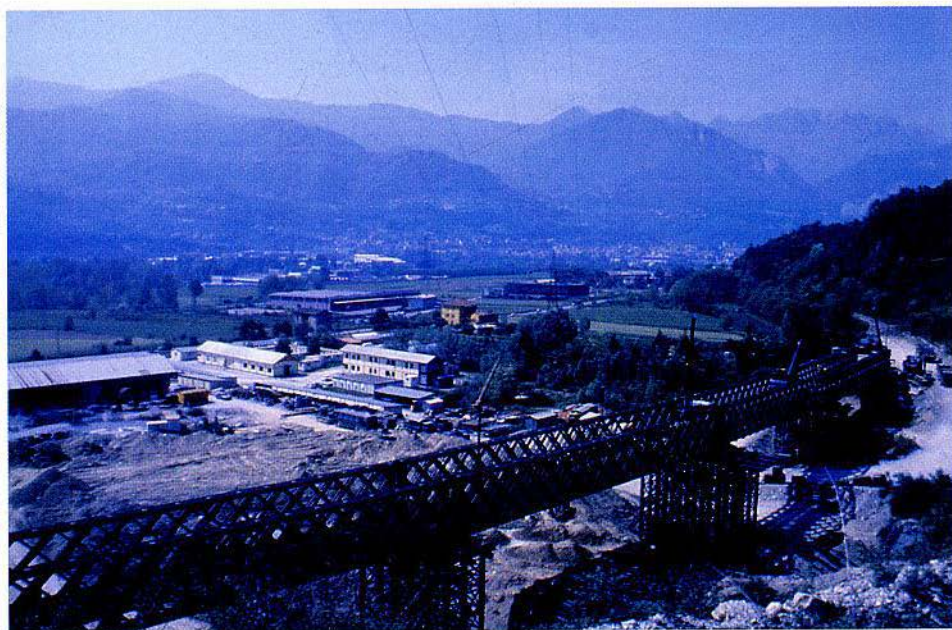
Castelmaggiore (BO) - Caserma del Genio Ferrovieri in foto d'epoca



Castelmaggiore - Viale Rimembranze e Caserma Principe di Piemonte



La Caserma del Genio Ferroviari nel 1910 - Castelmaggiore (Bologna)



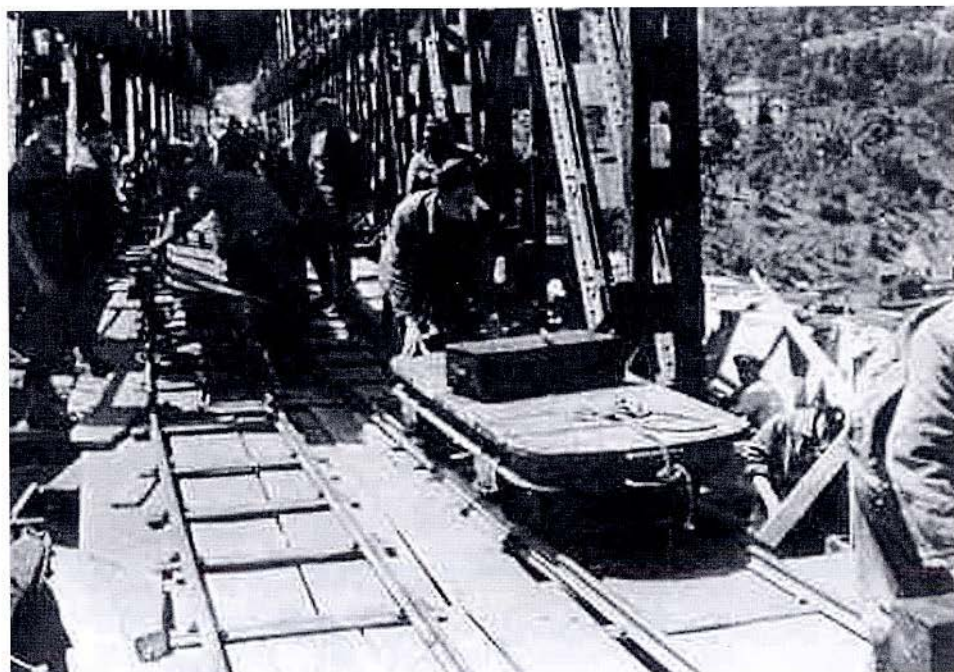
1988 - il Ponte "SE" di Airuno



1994 - Esercitazione Ferroviaria "San Donato '94"



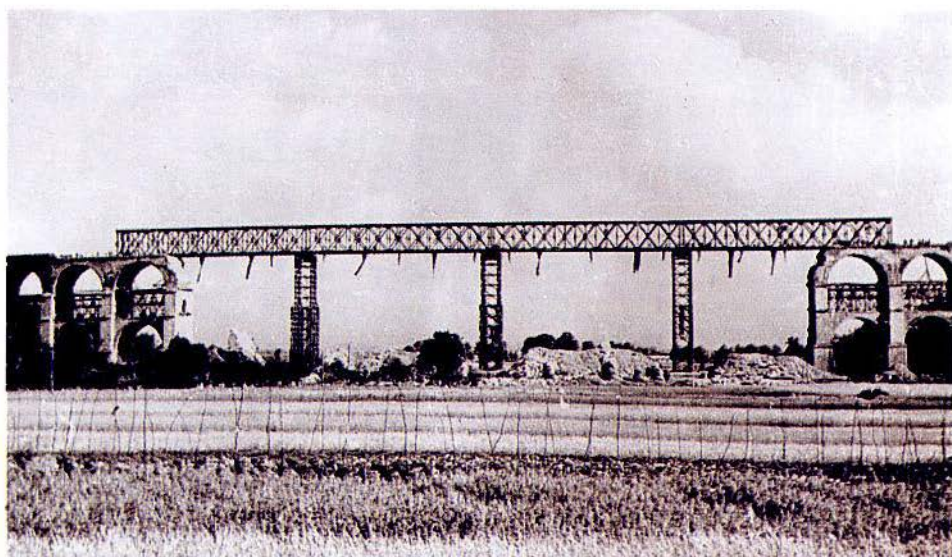
1941 - Stemma a ricordo della ricostruzione del viadotto di Borovnica (ex Jugoslavia)



1941 - Ricostruzione del viadotto ferroviario di Borovnica



1941 - Il viadotto di Borovnica prima della distruzione



1941 - Il viadotto di Borovnica ricostruito



2004 - Il raccordo militare ferroviario al termine dei lavori



Lavori ferroviari



Lavori ferroviari



Lo Stemma del Genio Ferrovieri



2004 - Ripristino del raccordo ferroviario militare di Pratola della Peligna



1978 - Il ponte "SKB" di 120 metri ricostruito a Verbania sulla linea FS per la Svizzera



2004 - Trattore "Strada - Rotaia" tipo Unimog in dotazione al Genio Ferrovieri

SERGIO COCCIA

GLI AEROSTIERI

Storia, uniformi e distintivi

Prefazione

Uno dei sogni degli uomini era il poter volare.

Dalla leggenda di Icaro, agli studi di Leonardo Da Vinci, il pensiero era uno solo, trovare un sistema per librarsi in aria!

Ma questo sogno che si cominciò a concretare, grazie ai fratelli Montgolfier, verso la fine del XVIII secolo, fu utilizzato per scopi meno nobili. L'arte della guerra ben presto s'impadronì di questo mezzo con i risultati che tutti sappiamo. Dal sogno di Icaro alle previsioni del generale Douhet, che intuì, tra i primi, l'uso di distruzione dell'Arma Aerea. Non bisogna, però, dimenticare un altro grande aeronauta, termine desueto ma troppo caratteristico per essere abbandonato, fu Italo Balbo che, a differenza del Douhet, concepì l'uso dell'aereo come mezzo per collegare, in breve tempo, i continenti e dare la possibilità di conoscenza tra le diverse culture.



Medaglia concessa al tenente del Genio Aerostiere Silvio POLENGHI, in occasione della Fiera Internazionale di Milano del 1906, per le due ascensioni del 22 luglio e del 13 settembre.

Capitolo 1°

Storia

Uno dei primi "progettisti" italiani di aerostati, fu Padre Francesco LANA della compagnia di Gesù che nel suo scritto "Prodromo ovvero saggio di alcune invenzioni nuove" del 1670 descrisse una "nave che scorre per l'aria".

Non si limitò alla descrizione ma, in qualche modo, predisse il futuro: "... *omissis...niuna città sarebbe sicura dalle sorprese, potendosi ad ogni ora portar la nave addirittura sopra la piazza di esse e lasciata calare a terra discendere la gente?....omissis...l'istesso accadrebbe ... nelle navi che scorrono il mare....con palle e bombe, né solo le navi, ma le case, i castelli e le città*".

La prima ascensione fu opera dei fratelli Giacomo e Stefano MONTGOLFIER che, nel 1783 in Francia, riescono a far innalzare, libero nell'atmosfera, un aerostato formato da un gran sacco di carta gonfiato di aria calda. Dal cognome di questi due Pionieri fu coniato il termine mongolfiera.

Proprio la Francia cominciò, con alterne fortune, ad istituire le prime compagnie d'Aerostieri. Nel 1793 ci fu la costituzione della prima compagnia aerostieri con compiti di osservazione.

L'anno successivo fu costituita la seconda compagnia e formata una scuola nazionale Aerostatica a Meudon.

Anche l'Imperatore Napoleone Buonaparte aveva introdotto l'uso della specialità ma alcuni "cattivi presagi" lo avevano fatto desistere. Nella Campagna d'Egitto, 1798, l'ideatore della scuola di Meudon, Coutelle, aveva chiesto all'Imperatore di partecipare alla campagna con una compagnia di aerostieri. Imbarcatosi a Tolone con la compagnia vide svanire i sogni dell'utilizzo del nuovo mezzo di guerra a causa delle cannonate inglesi che affondarono la nave. La compagnia, per ordine di Napoleone fu sciolta ed il personale fu utilizzato per altri compiti ¹.

Oltre a questo, un altro "cattivo presagio" condizionò il Bonaparte. Quando fu proclamato Imperatore, a Parigi nel 1804, Garnerin lanciò da Notre Dame un gran pallone con bandiere che portava un'aquila e la corona imperiale. Il giorno dopo il pallone sorvolò la campagna romana, passò sopra San Pietro. Più volte toccò terra ed infine cadde nel lago di Bracciano. I resti sono visibili al Museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle. Durante le ultime fasi del volo urtò un monumento antico che ruppe la corona imperiale. Il monumento era "*la Tomba di Nerone*". Da quest'incidente Napoleone trasse delle conclusioni negative e non volle più sentir parlare di aerostati.

¹ G. Boffito "Il volo in Italia" G. Barbera editore - Firenze 1922

Vediamo come si sviluppò in Italia.

Il 21 novembre del 1783, il lucchese Vincenzo LUNARDI, effettuò un volo con un aerostato, detto "Lunardiera", gonfiato ad idrogeno. Seguirono i voli effettuati dai fratelli GERLI, il conte ANDREANI, da Francesco ZAMBECCARI e Pasquale ANDREOLI. Ma, causa di mancanza di costruttori e piloti, tra la fine del XVIII secolo e l'inizio del successivo, non ci furono altri voli significativi.²

Un autore rileva che numerosi palloni furono utilizzati, durante "Le cinque giornate di Milano" (1848) per lanciare proclami alle popolazioni vicine. Naturalmente questo non era il compito per il quale erano stati concepiti³.

Durante l'Esposizione nazionale di Torino, del 1884, furono effettuate diverse ascensioni con i palloni. Ascensioni sia frenate che libere effettuate dal francese Godard. Il Conte Alessandro PECORI - GIRALDI -tenente del Genio, fratello del futuro Maresciallo d'Italia- fu incaricato dal Governo di seguire il progresso di questi studi. In questo compito fu aiutato dal padre scoliopio Francesco Denza, illustre scienziato. L'ufficiale accettò l'incarico ed iniziò le prime ascensioni con i palloni Etoile, guidato da Godard (17-11-84), Eclair (20-11-84) e, successivamente, uno da lui stesso condotto e con passeggero il fratello Guglielmo tenente di fanteria.

Da queste esperienze risultò importante la costituzione di un reparto aerostatico nell'ambito del Regio Esercito. Già altri Stati Europei avevano costituito corpi aerostieri con i relativi parchi.

In Spagna, Russia, Prussia erano stati costituiti i primi parchi, la Francia stava riorganizzando il suo. Ricordiamo che quest'ultima nazione fin dal 1794 aveva avuto dei reparti aerostieri.

In Italia la formazione del primo reparto, una sezione aeronautica equipaggiata con aerostati, fu decisa nel 1884 e realizzato all'inizio dell'anno successivo (il 1° di Gennaio del 1885) presso il distaccamento di Roma del 3° reggimento Genio Telegrafisti. Il comandante di questa sezione era il Conte Alessandro PECORI - GIRALDI, in possesso del brevetto di pilota di sferico, il primo in assoluto in Italia.

Il materiale del parco era costituito da due palloni sferici in seta di China, la cubatura era di circa 550 m³. Uno degli sferici aveva le valvole di legno, l'altro in metallo. Questi due palloni furono battezzati: Africo e Torricelli.

La sezione successivamente⁴, fu trasformata in "compagnia specialisti del Genio" ancora al comando di Pecori-Giraldi, presso il 3° reggimento Genio. Questa compagnia, oltre ai compiti specifici aeronautici, assolveva altri servizi, come quello fotografico e di illuminazione elettrica.

² A. Lodi: "Origini dell'Aeronautica Militare Italiana e partecipazione degli Aerostieri del Genio alla Campagna d'Africa del 1887-88"

³ G. Boffito "Il volo in Italia" G. Barbera editore – Firenze 1922

⁴ legge n. 4593, del 23 giugno 1887

Dopo la battaglia di Dogali (gennaio 1887) il Governo Italiano decise di inviare un Corpo di spedizione agli ordini del Tenente Generale Alessandro Asinari di San Marzano, fu in questo frangente che la compagnia ebbe il suo primo esperimento di mobilitazione.

Denominata "compagnia specialisti d'Africa" comandata sempre dal Pecori-Giraldi, comprendeva, oltre alla sezione aerostatica al comando del tenente Callegaris, servizi di illuminazione elettrica e di telegrafia ottica per le comunicazioni. Il reparto partecipò alla Campagna d'Eritrea inizialmente con due palloni Aerostatici: il Serafino Serrati (180 m³), l'Alessandro Volta (240 m³). Successivamente si aggiunse un terzo, il Francesco Lana (240 m³).

Nel 1894 fu formata una seconda compagnia ⁵, che con la prima realizzò la "Brigata Specialisti del Genio", ancora alle dipendenze del 3° reggimento Telegrafisti del Genio.

Nel 1896 venne sperimentato, al posto dell'ancora, il cavo moderatore metallico. L'ancora rimarrà, sempre, uno dei simboli degli Aerostieri.

Nel 1902 seguendo una innovazione tedesca, dovuta al tenente aerostiere prof. Von Parseval, gli sferici furono sostituiti, pian piano, dai palloni drago (Drachen) o "cervi volanti". Gli sferici rimarranno solo per le ascensioni libere e per le gare aerostatiche.

Finalmente, nel 1909, il reparto divenne autonomo sotto la denominazione di "Brigata Specialisti Autonoma Del Genio".

Nel 1911, nelle grandi manovre del Monferrato, gli aerostati furono utilizzati con compiti di osservazione aerea. I risultati conseguiti furono tali da consigliarne l'impiego nella guerra Italo-Turca.

Difatti l'11 ottobre del '11, a bordo del piroscalo "DUCA DI GENOVA" furono imbarcati quattro palloni sferici da 50 m³.

Oltre agli sferici furono adottati, per la prima volta nella zona di Ain Zara, due Drachen, "palloni drago".

Poco prima dell'inizio del primo conflitto mondiale ⁶, fu costituito il Corpo Aeronautico Militare, non più alle dipendenze dell'Arma del Genio. Questo Corpo era suddiviso in tre specialità: aerostieri, dirigibilisti ed aviatori. Il Battaglione Specialisti venne soppresso e gli effettivi passarono al nuovo Corpo.

Da quel periodo avremo non più il Battaglione Specialisti ma il Battaglione Aerostieri per l'impiego di aerostati frenati e liberi. Questo, all'inizio della grande guerra Europea, risultava costituito da 6 sezioni aerostatiche di campagna (1°, 2°, 3°, 4°, 5° e 6°) a traino animale; 2 sezioni da fortezza (7° e 8°) sempre a traino animale, una colonna autonoma gas e magazzino aerostatico avanzato e varie squadre e sezioni foto e telegrafiche.

⁵ R.D. 6/11/94 - Atto G.M.U. 136/94

⁶ R.D. n. 11 del 7 Gennaio 1915

Anche il Gruppo Specialisti di Artiglieria mobilitò 3 sezioni aerostatiche autocampali (1°, 2° e 3°) 2 sezioni aerostatiche da fortezza (4° e 5°) ed una sezione rifornimenti aerostatici. Nel corso del 1915 le sezioni a traino animale diventano autocampali, fu mobilitata la 9° sezione da fortezza. Il Gruppo Specialisti sopprime le sezioni da fortezza e ne costituì una 4° autocampale.

Nel 1916 vennero costituite la 10° autocampale e la 11° da fortezza, la 1° aerostatica speciale (ostruzioni aeree) ed altre quattro d'artiglieria (5°, 6°, 7° ed 8°) autocampali.

Nel 1917 venne soppresso il servizio aerostatico di artiglieria⁷. Tutta l'aerostatica venne riordinata e risulta così costituita:

5 comandi autocampali (I, II, III, IV, VI);

1 comando il VII –rifornimenti aerostatici autocampali- su 3 sezioni (1°, 2° e 3°);

1 comando da fortezza (V);

20 sezioni autocampali (da 1 a 20);

4 da fortezza (25°, 26°, 27° e 28°);

2 sezioni aerostatica natante 20° bis e 25° bis;

2 sezioni aerostatica di marina (1° e 2°).

Alla fine della guerra (1918), in sintesi, la specialità era così organizzata:

N. 2 Comandi di Raggruppamento Aerostieri (Reggimenti);

N. 13 Comandi di Gruppo (Battaglioni), di cui 10 autocampali, 1 da fortezza, 1 natante ed 1 speciale (ostruzioni aeree);

N. 54 sezioni aerostatiche (Compagnie), di cui 35 autocampali, 4 da fortezza, 2 natanti, 5 da marina, 8 speciali (ostruzioni aeree);

N. 1 deposito di materiale aerostatico;

N. 2 colonne autonome gas;

N. 5 sezioni rifornimento aerostatici d'Armata.

Oltre a questo la specialità annoverava il servizio fotografico.

Singolare e travagliato fu il cammino della specialità nel primo dopoguerra.

Nel 1919⁸, viene soppressa la denominazione Comando Aerostieri Centro Rifornimento A. D. la specialità viene ordinata sotto la denominazione Raggruppamento Aerostieri su 2 gruppi con un totale di 5 compagnie più un deposito.

L'anno successivo⁹, il Corpo Aeronautico cambiò denominazione e divenne Arma Aeronautica ed il Raggruppamento venne rinominato Gruppo Aerostieri su due compagnie (1° e 2°) ed un deposito (in comune con i dirigibilisti).

⁷ circolare n. 36000 del 28-3-17 del Comando Supremo

⁸ R.D. 2143

⁹ R.D. n. 451 del 20 Aprile 1920

Nel 1922 con un dispaccio dello S.M. del R.E. Reparto O.M., la specialità Aerostieri e quella Dirigibilisti si fusero dando vita al Raggruppamento Aerostieri e Dirigibilisti su due gruppi (uno Aerostieri e l'altro Dirigibilisti).

Nel 1923, con la costituzione della Regia Aeronautica quale Forza Armata Autonoma, gli Aerostieri furono separati dai dirigibilisti che, con gli aviatori, formeranno la nuova Forza Armata.

La specialità prima passa a disposizione dell'Artiglieria poi definitivamente all'Arma del Genio ¹⁰.

Con una successiva circolare ¹¹ fu stabilito il nuovo organico del Gruppo Aerostieri del Genio, su un comando, due compagnie aerostieri e un deposito speciale.

Nel 1925 ¹²⁻¹³ il Gruppo passa alla dipendenza disciplinare, tecnica e territoriale della Regia Aeronautica rimanendo, per la sola parte amministrativa, al Ministero della Guerra.

In questo periodo assunse la denominazione di Stormo Aerostieri della Regia Aeronautica.

L'anno successivo ¹⁴ la specialità ritornò all'Arma del Genio riassumendo la denominazione *Gruppo Aerostieri del Genio*, con lo stesso organico.

Con il riordino dell'Arma del Genio il Gruppo fu sciolto e la specialità passa all'8° Reggimento Genio, dove si continuò a formare osservatori (per il pallone osservatorio) e piloti di pallone libero.

Con il passare degli anni, il compito per cui erano stati costituiti, l'osservazione aerea, viene ad essere demandata ad altri mezzi, come l'aeroplano. Già nella Prima Guerra Mondiale, molte squadriglie, svolgevano questo compito, con il passare degli anni, questo compito, fu destinato solo ai "più pesanti".

Non per questo il servizio Aerostatico fu abbandonato. Si continuò ad utilizzare questo mezzo per altri scopi, già sperimentati. In particolare come sbarramenti aerei, contro i bombardamenti e per il servizio aerologico, previsioni del tempo.

Campagne di guerra

LA SPEDIZIONE DI ERITREA 1887-88

Il "battesimo del fuoco" la specialità lo ebbe nella spedizione in Eritrea agli ordini del generale di San Marzano per la riconquista di Saati. Dalla

¹⁰ circolare nr. 1796 R.S. del 1 marzo 1923 S.M.E. ufficio Ordinamento e Mobilitazione

¹¹ nr. 2852 del 19/04/23

¹² R.D. del 4 maggio

¹³ dispaccio del Ministero della Guerra nr. 5791 del 10 luglio

¹⁴ dispaccio nr. 791-44 del 19 gennaio 1926

fine 1887 al 4 maggio 1888, detta compagnia specialisti fu mobilitata per questa campagna. I tre palloni frenati di questa compagnia (Lana, Volta ed il Serrati), resero importanti servizi, fornendo al comando notizie atte a confermare quelle date da informatori non sicuri, circa specialmente la ritirata del nemico. Ma ancora, come tutte le innovazioni, non furono sfruttati a dovere.

I parchi aerostieri, inviati oltremare, erano due. Uno di costruzione francese Yon, già esistente, l'altro, espressamente ordinato alla ditta Inglese Nordenfelt.

LA GUERRA ITALO – TURCA -1911-

Oltre agli sferici vennero utilizzati, come già detto nel capitolo sulla storia, i primi palloni Drago.

Oltre alla specialità aerostieri fu mobilitata quella fotografi che, anche a bordo di aerostati, eseguì importanti rilievi.

Durante la campagna la specialità fu di valido ausilio dell'artiglieria tanto che, il generale Canova così si esprime nell'ordine del giorno del 8 dicembre 1911: *“La efficacia delle artiglierie ha ben spesso trovato un preziosissimo ausilio nelle osservazioni del tiro fatte e trasmesse dai drachen – ballon innalzati da terra o su appositi galleggianti. Ond'è che io associo qui gli arditi e intelligenti ufficiali aerostieri alla lode che tributo ampia e caldissima agli artiglieri.”*

LA PRIMA GUERRA MONDIALE

All'atto della mobilitazione generale il Gruppo Aerostieri costituì sei Sezioni aerostatiche da campagna, che, come dice la denominazione, dovevano seguire le operazioni campali e due Sezioni aerostatiche da fortezza per Verona e Venezia. Il “Gruppo Specialisti d'Artiglieria” mobilitò a sua volta tre Sezioni aerostatiche da campagna e due Sezioni aerostatiche da fortezza a Latisana e Codroipo. I mezzi aerostatici da campagna furono, dal Comando Supremo, assegnati quasi uniformemente alle Armate del fronte Est.

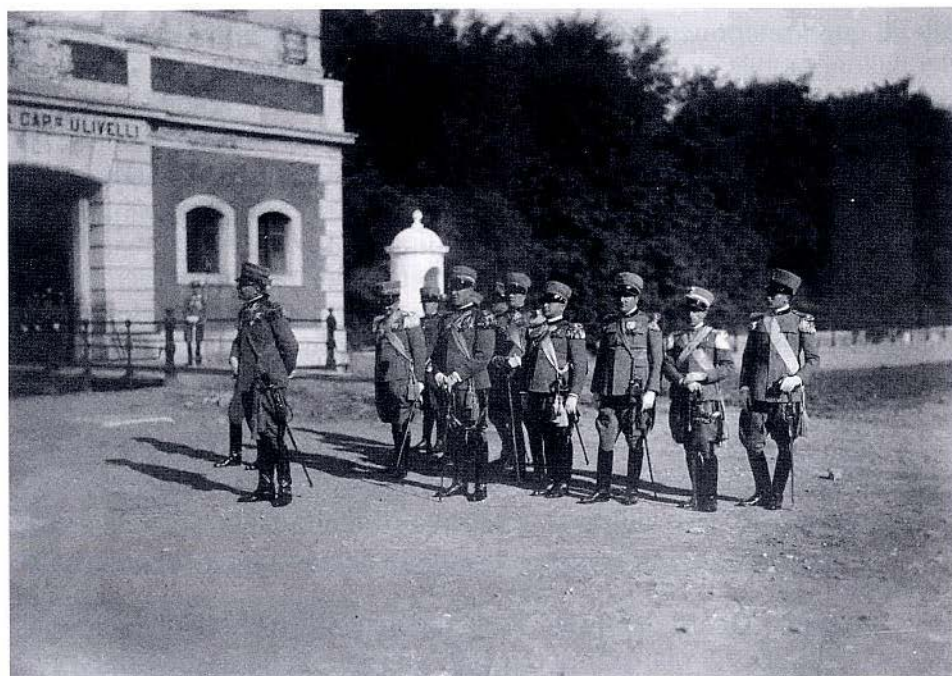
I Comandi, salvo rare eccezioni, non iniziarono subito l'opera di miglioramento del servizio aerostatico. Come tutte le novità, anche se non proprio, visto il battesimo avuto trent'anni prima, non li seppero sfruttare completamente.

I reparti aerostatici non furono ripartiti dal Comando Supremo con il concetto di assegnarli soltanto a quelle unità che, per la conformazione del tratto di fronte da loro occupato, potessero sfruttarne l'attività, ma furono dis-

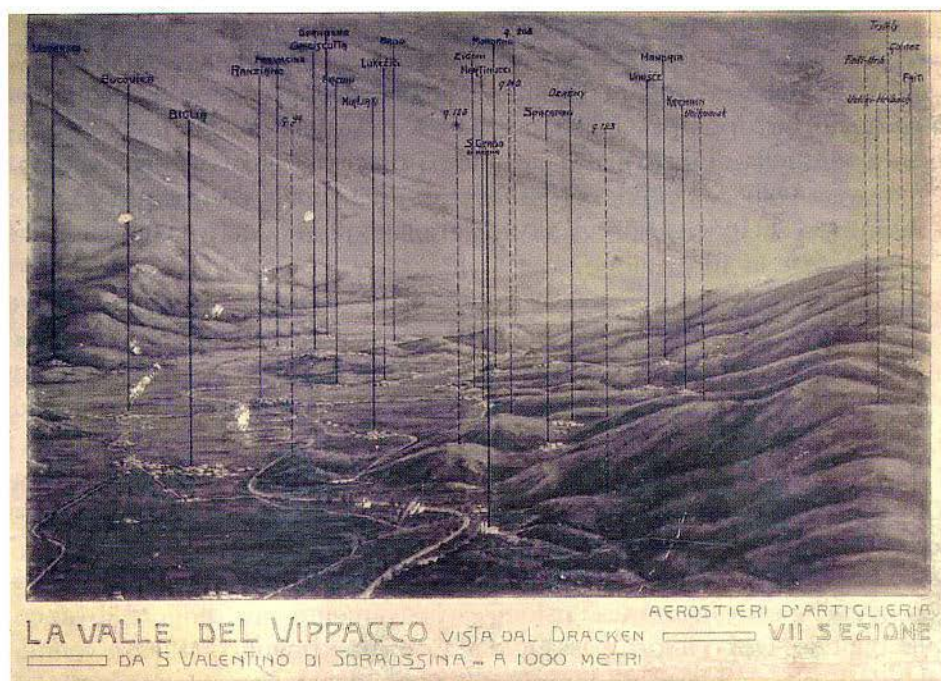


È il 19 Luglio del 1929, alcuni Professori, dell'Università di Roma, con il Prof. Busi, fanno visita e provano "l'ebbrezza" del volo.





È il 28 Ottobre del 1930, presso la Caserma, dedicata al capitano degli Aerostieri, Ulivelli, si tiene una cerimonia per la distribuzione di premi ai migliori aerostieri.



Cartolina del 2° Raggruppamento Artiglieria Pesante Campale. La valle del Vippacco vista da un Drachen della VII Sez. Aerostieri di Artiglieria.

tribuiti quasi uniformemente alle varie Armate. In questo modo, circa metà dei palloni mobilitati, inizialmente, si trovarono ad agire in zona di montagna dove l'osservazione del pallone era effettivamente di rendimento quasi nullo per le difficoltà del terreno oltre al fatto che l'osservazione era svolta dai numerosi osservatori terrestri naturali. Inoltre anche il carattere delle operazioni che, in molti settori, assunse subito quello di guerra di posizione statica che non fornì, pertanto, quel tipo di lavoro, vario e continuo, mediante il quale si sarebbero dovuti formare ottimi osservatori aerostieri.

Ai primi del 1916 vennero costituite due Direzioni: una per le Sezioni del Battaglione Aerostieri ed una per quelle mobilitate dal Gruppo Specialisti d'Artiglieria. A quella del servizio aerostatico per il Battaglione Aerostieri, fu chiamato il capitano Cristoforo FERRARI. A quella di artiglieria il capitano Ettore BALDASSARRE. Al primo agitato periodo di lavoro, cioè nell'offensiva per la presa di Gorizia, le Sezioni aerostatiche si presentarono in perfette condizioni di preparazione, di materiali, di personale e di affiatamento coi Comandi. Ed infatti moltissime postazioni nemiche furono individuate esattamente dall'osservatore.

Come primo effetto dei buoni risultati del servizio, le sezioni aerostatiche, su richiesta dei comandi interessati salivano, verso la fine del 1916, da nove a quindici.

Il 28 marzo 1917 il Comando Supremo, disponeva il riordinamento del servizio aerostatico allo scopo di organizzarlo secondo le esigenze rivelatesi durante la guerra.

Fu abolito il Gruppo Specialisti d'Artiglieria, tutte le relative sezioni passarono effettive al Corpo Aeronautico Militare, Battaglione Aerostieri, riunite su quattro Gruppi, per assicurare in ciascuna zona, quasi sempre coincidente con quella di un'Armata, un unico e preciso indirizzo tecnico-tattico, come si era voluto ottenere con le Direzioni del Servizio Aerostatico.

- I Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale, presso la 1^a Armata - con la 1°, 5°, 6° e la 16° Sezione.
- II Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale, presso la 2^a Armata - con la 9°, 12°, e la 14° Sezione.
- III Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale, presso la 3^a Armata - con la 7°, 11° e 13° Sezione. IV Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale con la 3°, 4°, 10° Sezione.

La 8° Sezione Aerostatica Autocampale era stata inviata in Macedonia col Corpo di spedizione Italiano (36° Divisione).

La 15°, Sezione prestava servizio in Albania col XVI Corpo d'Armata.

Le Sezioni Aerostatiche d'Artiglieria, prima del loro passaggio al Corpo Aeronautico, eseguivano ascensioni esclusivamente per dirigere il fuoco delle batterie. Dopo il loro passaggio al Corpo Aeronautico Militare venne, anche ad esse, richiesto di compiere il servizio di osservazione generale, in tutte le sue manifestazioni e forme.

Nel mese di maggio l'esteso fronte della I Armata, che andava da Val Lagarina a Val Brenta, veniva ristretto tra Val Lagarina e Val d'Astico e, nel settore degli Altipiani si costituiva la VI Armata. Il I Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale, si scindeva in I e VI Gruppo Sezione Aerostatica Autonomo, rimanendo a disposizione di quest'ultimo.

Durante l'offensiva della II e III Armata da Tolmino al mare le Sezioni resero ottimi servizi: furono eseguite ascensioni, spesso anche in condizioni atmosferiche avverse e minacciose. Nel settore della II Armata ben sette Sezioni assegnate al II Gruppo presero parte all'offensiva e precisamente: la 5°, la 6°, la 9°, la 12°, la 14°, la 17°, la 18° Sezione Aerostatica Autonoma. Il settore di osservazione comprendeva: la Conca di Tolmino, la Valle di Idria, l'altipiano Kal e dei due Lom, l'altipiano di Bainsizza, il vallone di Chiapovano, l'altipiano di Ternova e la piana di Gorizia. Nel settore della III Armata pure sette Sezioni presero parte all'offensiva, e precisamente la 2°, 7°, 13° del III Gruppo e la 4°, 10°, 3ª del IV Gruppo. Il settore di osservazione comprendeva: la piana di Gorizia, la Valle di Vipacco, il costone dello Stoll e del Terstel, l'altipiano Carsico, il vallone di Brestovica, le falde, dell'Ermada.

Tutte le Sezioni erano dotate di drachen da 1000 m³ e quelle in zone montane, da 1200 m³. I palloni erano ricoverati in hangars metallici smontabili, deflati per quanto possibile alla vista del nemico. Ogni sezione era fornita di due paracadute tipo francese.

Allo scopo di rendere più agevole, rapido ed economico il servizio rifornimento materiale e gas idrogeno che prima era compiuto presso la I Colonna Autonoma Gas ad Udine, vennero istituite quattro sezioni staccate e precisamente:

- prima Sezione Staccata a Romans nell'agosto 1916 per la distribuzione materiali aerostatici e automobilistici, Gas H ed officina riparazioni;
- seconda Sezione Staccata a Redipuglia, febbraio 1917, con officina produzione Gas H;
- terza Sezione Staccata a Manzinello, maggio 1917, con officina riparazioni e produzione Gas H;
- quarta Sezione Staccata e Breganze, maggio 1917, con officina riparazioni, distribuzione di materiali aerostatici e automobilistici e di Gas H.

L'offensiva Italiana nell'agosto-settembre 1917 non aveva portato a grandi progressi. Le Sezioni che durante l'azione si erano portate fino a meno di 5 km dalle linee, ricominciato il normale periodo di guerra di trincea, ritornarono sui loro punti d'ormeggio pur continuando però a portarsi in ascensione in posizione avanzata per l'osservazione.

L'ordinamento del servizio aerostatico ai primi di ottobre risultava il seguente:

- I Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale presso la 1ª Armata, con la 6ª Sezione;

- Il Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale presso la 2° Armata con la 9°, 12°, 14°, 20° Sezione;
- III Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale presso la 3° Armata con la 2°, 7°, 11°, 13° Sezione;
- IV Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale presso la con la 3°, 4°, 10° Sezione;
- VI Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale presso la 6° Armata, con la 1°, 5°, 6° Sezione;
- VII Gruppo Sezione Aerostatica Autocampale con la 5°, 17°, 18°, 19° Sezione;

La 8° Sezione Aerostatica Autonoma in Macedonia, la 15° Sezione in Albania.

Verso, la prima decade di ottobre, veniva segnalata un'insolita ripresa dell'attività nemica. I palloni, in tale periodo, furono fatti segno a continui e più ostinati attacchi sia per mezzo di aerei che con tiri di artiglieria. Il pallone della 10° Sezione fu incendiato da un aereo.

Il 24 ottobre gli austro-tedeschi sferravano l'offensiva nel settore di Caporetto, che sconvolse le nostre difese. Oltrepassavano le varie linee difensive. Dilagando verso Cividale ed Udine.

Il movimento di ripiegamento delle Sezioni, dall'Isonzo al Piave, seguì quello dei Corpi d'Armata cui erano assegnate tuttavia, benché prive di gran parte degli autocarri, perché non efficienti, inviati in riparazione oppure ceduti alle artiglierie, la ritirata si compì ordinatamente portando in salvo la quasi totalità del materiale.

Le Sezioni del II Gruppo, che si trovavano nel settore dove il nemico aveva spezzato il fronte, seppero a costo di grandi sforzi e quando già le avanguardie nemiche erano all'altezza delle località occupate dalle Sezioni, fare arretrare quasi tutto il materiale aerostatico. La sera del 27 ottobre tutte le Sezioni erano pronte a funzionare dietro la linea del Torre ed il 3 Novembre due Sezioni erano pronte a prestare servizio dietro il Piave. Il 5 novembre erano in grado di funzionare anche le altre Sezioni del Gruppo. Più agevolmente si compiva la ritirata dei Gruppi VII, III e IV.

Il Comando del VII Gruppo riceveva l'ordine di ripiegamento il giorno 25 che veniva iniziato nella notte stessa dalla 5°, 18°, 19° Sezione che si trasferivano a Percotto. La 17° rimaneva in linea sino alle ore 15 del 26 e poi raggiungeva il resto del Gruppo.

Il giorno 27 il Comando del VII Gruppo riceveva ordine di trasferirsi con le Sezioni dietro il Tagliamento, nella zona di Casarsa della Delizia, il movimento veniva compiuto il 28. Il giorno 29 essendo necessario riorganizzare il servizio, proseguiva il ripiegamento su Montebelluna. Il 3 novembre la 5° e 17° Sezione ritornavano in linea sul Tagliamento (S. Foca e Casarsa) ma nella notte successiva dovevano ripiegare su Montebelluna, perché tutte le truppe si ritiravano oltre il Piave.

Il ripiegamento dall'Isonzo al Piave delle Sezioni del III e IV Gruppo della III Armata fu eseguito con ordine e senza che nulla fosse abbandonato.

Il giorno 25 ottobre il Comando d'Aeronautica della III Armata consigliava di alleggerire i reparti del materiale ingombrante e pesante.

Il Comando di Gruppo, il giorno dopo, dava ordine perché gli hangars fossero smontati e spediti per ferrovia.

Nelle prime ore del giorno 27 il Comandante di Aeronautica inviava ordine di far indietreggiare le Sezioni e di concentrarle a S. Maria la Longa, trasportando tutto il materiale possibile e predisponendo per la distruzione di quanto rimanesse.

Le Sezioni, alle ore 14, erano a S. Maria la Longa. Il Comando di Gruppo, essendo a conoscenza che resistenza sarebbe fatta dietro il Tagliamento, decise di schierare i propri reparti dietro il Tagliamento.

Il giorno 28 il Comando di Gruppo cercò di provvedere i cilindri di gas H necessari per il gonfiamento dei palloni.

Il giorno 31 Ottobre fu eseguito il gonfiamento dei palloni della 2° ed 11° Sezione che, il giorno successivo, eseguirono diverse ascensioni. Nella stessa mattina si fecero pervenire alla 3° e 10° Sezione i cilindri necessari per il gonfiamento e poiché sembrava, che la resistenza sul Tagliamento dovesse prolungarsi, fu dato ordine alla 7° Sezione di portarsi a Villanova di Bannia.

Il giorno 2 e 3 novembre eseguirono ascensioni anche la 2°, la 3°, la 10° e l'11° Sezione. Le ascensioni furono seriamente ostacolate da attacchi aerei che con raffiche di mitragliatrice forarono in molti punti i 4 palloni e ferirono diversi soldati.

Il giorno 3 la 2° 3° e 10° Sezione ebbero ordine di ritirarsi dopo ultimata l'ascensione, mentre l'11° prestò servizio fino alle ultime ore della sera del 4 novembre notandosi poi nella notte con le retroguardie di fanteria.

Il giorno 4 fu ordinato alla 7° Sezione di spostarsi da S. Biagio di Callalta a Spercenigo, ed alla 13° da Monastir di Treviso a Pezzan di Melma.

Nel ripiegamento sulla linea del Piave, il materiale, l'autocarreggio di tutte le Sezioni, fu trasportato al completo come già era avvenuto dall'Isonzo al Tagliamento.

Il 15 novembre 1917 il pallone della 7° Sezione aerostatica venne incendiato da un velivolo nemico, gli osservatori Ten. Guglielmo SOSTER e Ten. Guido BARCELLONI, si salvarono col paracadute.

Anche se non è un argomento relativo agli Aerostieri Italiani, è interessante ricordare un nostro pilota di Aeroplano, proveniente dal Genio, il sottotenente ANCILLOTTO che, nel dicembre, sostenne una delle più straordinarie prove della guerra passando con il suo apparecchio attraverso un drachen-ballon austriaco che, dalle linee del Piave sorvegliava Venezia. Il drachen si incendiò, e coloro che lo montavano rimasero carbonizzati. L'eroico aviatore italiano rientrò al campo della propria squadri-

glia senza alcun danno e portando ancora attaccati all' apparecchio, lunghi brandelli di stoffa del pallone nemico.

Nel marzo 1918 per l'insistenti richieste dei Comandi, le sezioni da campagna salivano a venticinque mentre nella piazza di Venezia e in quelle del basso Adriatico si sviluppavano il servizio di osservazione per la Marina, con scopi quasi analoghi a quelli dell'Esercito e quello delle ostruzioni aree, per rendere più difficili le incursioni dei velivoli nemici su centri comunque importanti.

Al pallone drachen tipo tedesco, largamente utilizzato durante la Campagna in Libia e la Prima guerra Mondiale, si sostituiva il pallone italiano trilobare tipo A.P. (Avorio, Prassone), di nuovissima realizzazione.

L'8 febbraio 1918, i Gruppi III, IV e VIII furono riuniti in I Raggruppamento Aerostieri.

I palloni del I Raggruppamento dall'1° al 15 giugno, mantennero il loro schieramento iniziale parallelo all' asse del corso del Piave ad una distanza media conveniente per il servizio d'osservazione. Gli 11 palloni erano divisi in tre Gruppi:

- III Gruppo assegnato all'XI Corpo d'Armata per la 31° e 45° Divisione;
- IV Gruppo assegnato al XXVIII Corpo d'Armata per la 25° Divisione;
- VIII Gruppo assegnato al XXIII Corpo d'Annata per la 61° 4° Divisione.

Così che, ognuna delle 5 Divisioni in linea dell'Armata, aveva a disposizione un pallone divisionale alle proprie dipendenze tattiche. Gli altri palloni erano destinati ai servizi generali; tutti poi erano in servizio per l'Artiglieria.

L'offensiva si scatenò violenta alle ore 3 del 15 giugno con tiro di granaie a gas asfissianti, tossico e lacrimogeno su tutte le prime linee, sulla zona delle batterie e dell'ormeggio dei palloni. Questi si spostarono portandosi all'ormeggio provvisorio: tutti iniziarono il servizio d'osservazione fin dalle prime ore.

Fu esercitata una scrupolosa ed intensa sorveglianza specialmente sulle zone di batterie nemiche più attive e su tutto il corso del fiume al fine di rilevare le località ove le truppe nemiche avrebbero fatto irruzione. Segnalando ai Comandi tutte le informazioni relative a movimenti ed ammassamenti di truppe, ponti, passerelle, passaggi di barconi, batterie in azione ecc. Mediante la costante ed intensa osservazione aerea si poterono seguire ad ogni passo l'azione nemica attraverso e dal di qua del Piave. Il collegamento con le artiglierie fu di massima eseguito a mezzo del telefono. Fu sperimentato con successo il collegamento con trasmissione ottica.

Attività delle Sezioni del II Raggruppamento Aerostieri durante l'offensiva austriaca del giugno 1918.

Fin dal 2 Giugno le Sezioni dipendenti dal VII e IX Gruppo avevano trasportato l'autocarreggio non strettamente necessario al loro funzionamento per sottrarlo a possibili danni da parte delle artiglierie, in località

arretrate. Le Sezioni 12° (Contea di Montebelluna) e la 19° (Venegazzù), furono assegnate al XXVII Corpo d'Armata; le Sezioni 18° (Volpago) e la 15° (S. Andrà) all'VIII Corpo d'Armata.

Per giungere ad una rapida integrazione delle osservazioni dei palloni e per una maggiore sorveglianza delle Sezioni, il Comandante il II Raggruppamento, Maggiore Di Tondo, stabilì di trasferire il Comando del VII Gruppo e la Direzione dei servizi Aerostatici di Armata in località prossima a Montebelluna.

In previsione di offese nemiche le Sezioni avrebbero dovuto spostarsi convenientemente col pallone in efficienza seguendo le linee telefoniche che le collegavano col rispettivo Comando di Gruppo. L'intenso bombardamento iniziato dal nemico alle ore 3 del sabato 15 Giugno, annunciò l'offensiva. Alle ore 4,15 iniziò l'ascensione dei palloni. Malgrado le non buone condizioni atmosferiche, dovute a nubi basse ed a cattiva visibilità, i palloni avvistarono numerose batterie attive subito segnalate alle contro-batterie interessate.

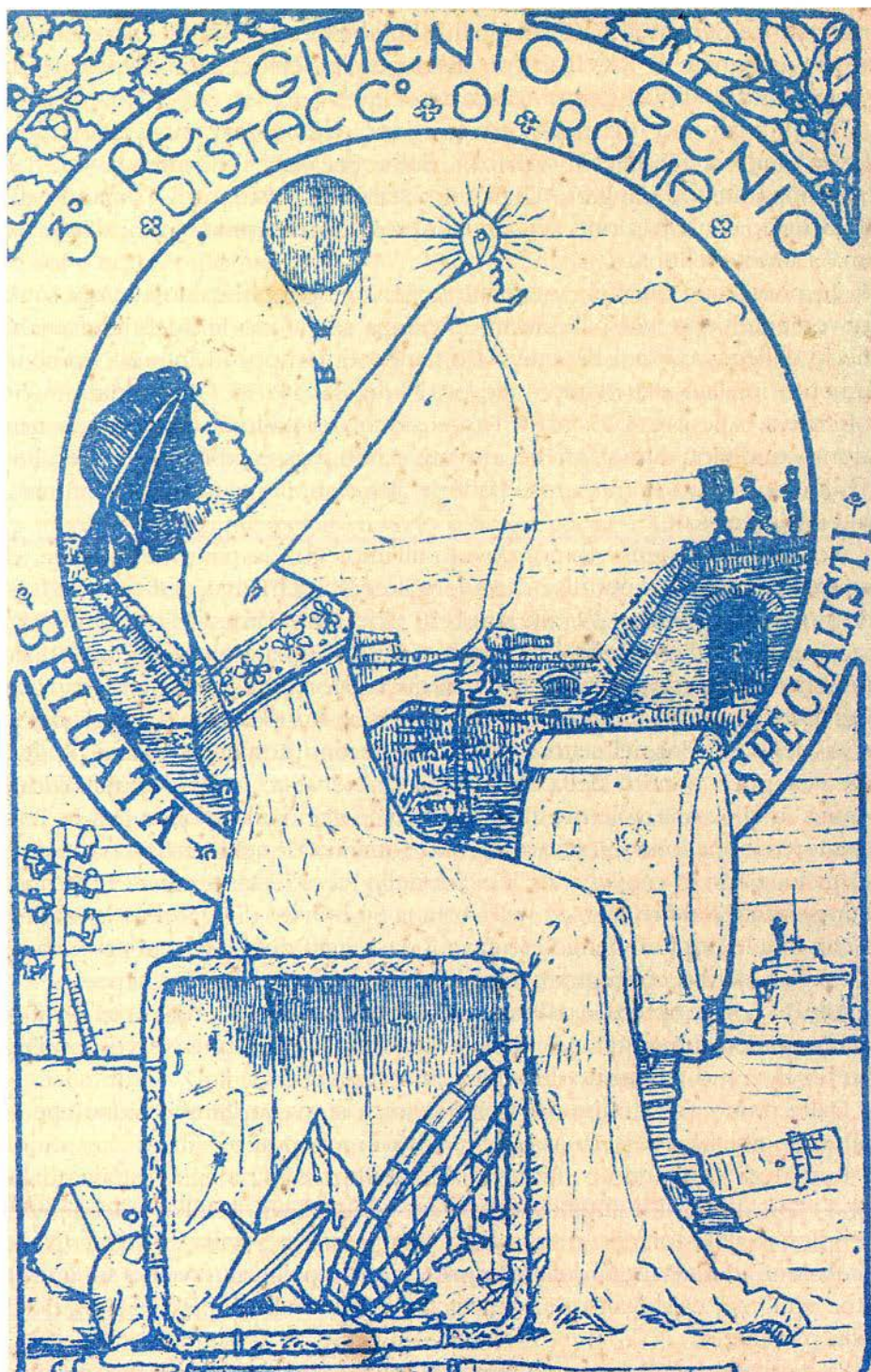
Dopo ore 6 il denso fumo, dovuto all'impiego, da parte del nemico, di proiettili speciali, non permise di vedere il corso del Piave, pur tuttavia l'osservatore del pallone n.19, alle ore 6,10 vide 2 razzi rossi e 4 razzi a pioggia d'argento nelle zone di Croda della Spia e Campagnole di Sopra, indizio che il nemico aveva passato il Piave in quel settore che le artiglierie da campagna, accorciando il tiro, colpivano le nostre truppe. Alle 10,21 gli osservatori delle Sezioni del settore Priula avvistarono numerosi razzi a pioggia argentea poco a nord della Parrocchia di Nervesa, indizio d'infiltrazione nemica in tale zona. Alle ore 11,35 sul Piave, vicino alla sponda destra, l'osservatore del pallone 19 attraverso uno squarcio di nebbia, riuscì a vedere dei galleggianti in movimento. Poiché nello stesso istante si era notato un allungamento del tiro nemico nella zona a Sud Ovest di C. Serena, si dedusse che in tale punto il nemico tentava il passaggio del Piave e si provocò su di esso un nutrito concentramento delle artiglierie del XXVII Corpo.

Alle 13,05, sempre dal pallone 19, furono notati numerosi razzi a pioggia d'argento e una fumata bianca nella zona fra Giavera e Nervesa, segno che fin là erano pervenute le infiltrazioni nemiche.

Dalle numerose vampe dei pezzi nemici, si aveva l'impressione che le batterie nemiche avessero assunto posizioni avanzate.

Il martedì 18 giugno continuava il maltempo e la pioggia, tuttavia dalle ore 11 alle 14 si vide intenso concentramento di tiri nemici sulle pendici meridionali del Montello e sulla zona compresa fra Sovilla e Arcade. Nelle ascensioni ad alta quota della giornata, si era notato, attraverso squarci di nubi, che non esistevano più né ponti né passerelle sul Piave portati via dalla corrente.

La giornata del 19 si annunciava con buona visibilità, i palloni già prima delle 5,00 erano in ascensione su posizioni avanzate. Giungevano, intan-





Due cartolina della Brigata Specialisti del Genio, distaccamento di Roma. In questa Brigata, nacquero le specialità "Aeronautiche" delle nostre Forze Armate.

to, istruzioni per un'azione offensiva che doveva avere inizio alle ore 15,00 con le truppe di due nuovi Corpi d'Armata il XXX ed il XXII rinforzati da quelle del XXVII e del VIII - allo scopo di ributtare il nemico al di là del Piave e di catturarlo, approfittando della mancanza di passerelle e di ponti trascinati dalla piena del fiume. Durante tutta la mattinata il pallone n. 12 eseguiva ascensione ad alta quota, dando preziose indicazioni sugli intensi movimenti di galleggianti che passavano ripetutamente il Piave per rifornire le truppe nemiche rimaste isolate sul Montello.

Iniziata la nostra azione controffensiva, i palloni 5 e 19 avvistavano frequenti segnali delle nostre fanterie durante la lotta sul Montello.

Tutte le notizie furono subito comunicate alle artiglierie ed ai Comandi interessati.

Il lunedì 17 giugno continuava il maltempo. Alle 17,30 fu appreso che il nemico aveva sfondata la nostra linea di resistenza di Sovilla e che pattuglie erano giunte a C.Schiavonesca.

Il venerdì 21 si presentava giornata abbastanza buona e le osservazioni si iniziarono all'alba. Venne notato che nella notte il nemico aveva riatato il ponte di Villa Jacur e costruito un traghetto davanti a C. Mira.

Nelle prime ore del sabato 22, il continuo passaggio di nuvole basse impedì ai palloni l'osservazione della linea fluviale.

Il mattino di domenica 23 giugno, il pallone N. 12 avvertì che era intensissimo il movimento di barconi tra il Montello e Falzè di Piave e si notavano continui movimenti stradali verso la riva sinistra del Piave. Dall'interrogatorio di un prigioniero si ottenne conferma che il nemico si stava ritirandosi dal Montello.

Il Gruppo Sezioni Aerostieri Autocarrato, offensiva austriaca - giugno 1918.

La zona assegnata alle Sezioni Aerostatiche del II Gruppo fu quella del fronte M. Tomba - Monfenna - Pederobba. La 9° Sezione fu assegnata a prestare servizio per il 20° Raggruppamento Pesante Campale e 63° Raggruppamento Assedio.

La 14° Sezione per il 63° e 23° Raggruppamento d'Assedio.

La 31° Sezione per il 63° e 5° Raggruppamento d'Assedio.

L'offensiva nemica sferrata il 15 giugno, aveva lasciato tranquillo quel tratto di fronte.

Per questo motivo le osservazioni si rivolsero essenzialmente sul settore del Montello, che era fortemente attaccato dal nemico.

I Palloni osservatori in servizio presso la Regia Marina.

A differenza che sulla terraferma, dove sussistevano ostacoli alla visibilità, in mare aperto, in buone condizioni di visibilità si potevano distinguere, con opportune apparecchiature ottiche, navi fino a 100 km di distanza. Molto importante era l'osservazione per rilevare i sommergibili e le temutissime mine.

A tale scopo fu istituito un servizio aerostatico di marina nel basso adriatico e per la Sicilia. Le sezioni furono tre. Le Sezioni di Marina furono impiegate in varie attività di osservazione:

- sullo specchio d'acqua antistante;
- sulla rotta di sicurezza dei convogli mercantili e da guerra;
- sugli sbarramenti di mine;
- dei tiri di artiglierie costiere di navi;
- dei dati aerologici.

La 71° Sezione

Il 27 giugno 1917 si costituì la I Sezione Aerostatica di Marina, assegnata alla Piazza di Taranto. Questa Sezione, che poi prese il nome di 71° Sezione di Marina, fu dislocata nell'isola di S. Paolo, ove sostituì il personale della R. Marina nella già esistente Sezione di Marina ed ebbe per comandante il capitano Girardet. Dal luglio 1917 all'Ottobre 1918 furono fatte 198 osservazioni generali, 4 osservazioni degli sbarramenti, osservati 49 tiri d'artiglieria. Nel settembre 1918 col pallone di tipo Kite-Ballon –*pallone cervo volante od aquilone*– furono eseguiti esperimenti a bordo delle navi da guerra Andrea Doria, Duilio, e Giulio Cesare. Il verricello si trovava a poppa della nave.

72° Sezione.

Il 10 dicembre 1917 si costituiva la 72° Sezione Aerostatica di Marina e veniva inviata a Brindisi alle dipendenze del Comando di quella Piazza, si dislocava nel tratto di costa tra le Pedagne e il Capo di Torre Cavallo. Il comando della Sezione fu affidato al capitano Raffaele Spreafico Dronne fino al 25 luglio e quindi al tenente Brogiotti Carlo. Furono eseguite 170 ascensioni.

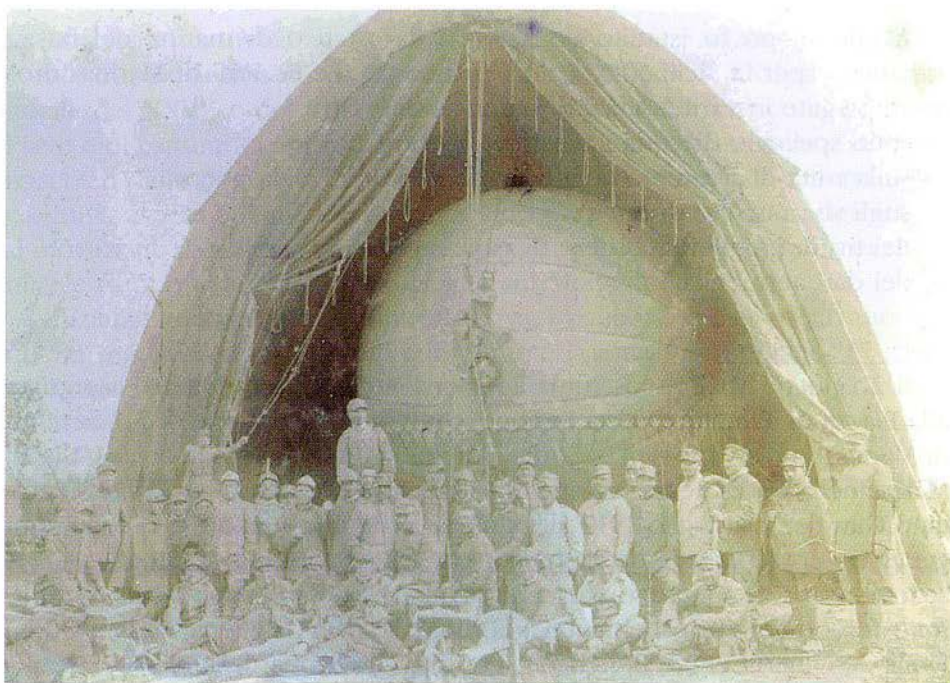
73° Sezione.

Il 24 gennaio 1918 si mobilitava la 73° Sezione Aerostatica da Marina comandata dal capitano Leanza con destinazione Siracusa dove già funzionava sino dal settembre 1917 una Sezione Aerostatica con personale di Marina fornita di un Drachen da 700 m³, del pontone semovente "Luigi Mina", di un hangar e di magazzini. La Sezione fu impiegata anche per esplorazioni lontane, e precisamente sulla rotta Siracusa-Catania, e quella Siracusa-Augusta. Nel maggio 1918, in seguito ad alcuni siluramenti di piroscafi nello stretto di Messina, la Sezione per via mare si trasferì a Messina ove venne adibita all'esplorazione subacquea delle rotte dei piroscafi verso Nord e Sud della Sicilia nonché per il Sud Calabria.

La Sezione ebbe modo di esplicare la sua attività e constatare la presenza nello stretto di numerose mine nemiche alla deriva, contro le quali furono diretti tiri con conseguente scoppio.

Palloni per sbarramento aereo.

Oltre al compito per cui erano nati, quello dell'osservazione aerea, i palloni furono adoperati per lo sbarramento di linee d'aria in difesa di città ed obiettivi militari.



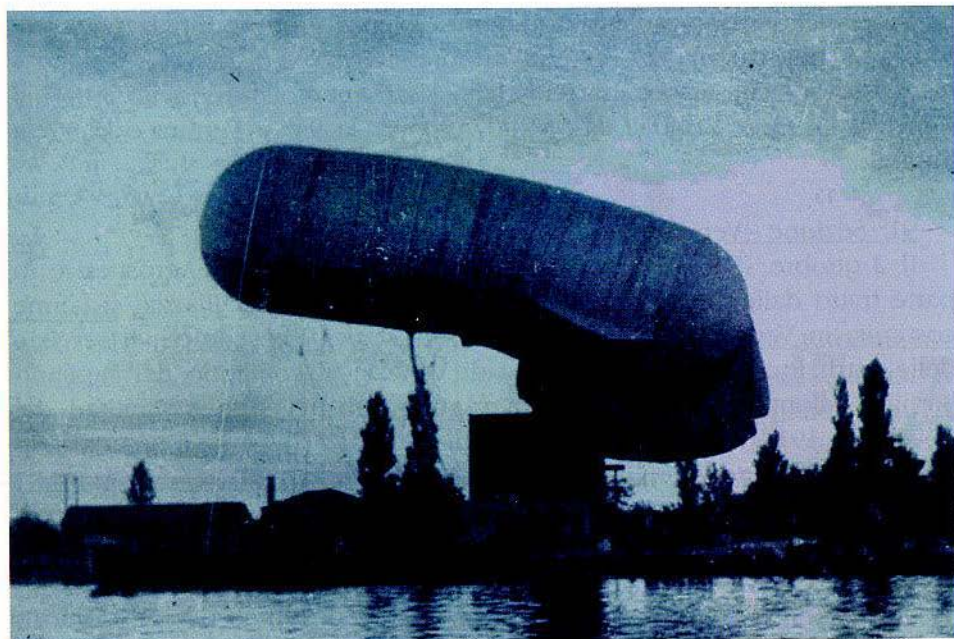
Prima Guerra Mondiale. Aerostato ricoverato in un hangar.



Cartolina del Gruppo Aerostieri del Genio. In secondo piano il pallone Avorio Prassone, di concezione e progettazione italiana, che sostituì il pallone Drachen, di concezione tedesca



Prima Guerra Mondiale. Draken utilizzato dalla Regia Marina. Il verricello è posizionato sulla poppa della nave. Tre furono le sezioni aerostatiche in servizio presso la regia Marina. La 71° a Taranto, la 72° a Brindisi e la 73° in Sicilia.



Drachen ballon, con verricello montato su un barcone. Utilizzato dalla regia Marina per osservazione in mare. Fu molto utile per l'avvistamento di mine.

Già nel primo conflitto mondiale, l'aereo era stato utilizzato per bombardare città ed attaccare importanti impianti industriali e militari.

Questi palloni, usati come sbarramento, fornirono una discreta sicurezza al pericolo di bombardamenti aerei.

Erano innalzati a breve distanza tra loro, interponendo, tra i velivoli nemici ed i loro obbiettivi, una specie di barriera che era costituita dalle loro funi di ritegno.

Naturalmente un velivolo poteva passare benissimo tra due palloni, ma di notte, data anche la velocità dei velivoli, le funi essendo invisibili con il pericolo di una caduta mortale, costituiva una remora all'aviatore a forzare lo sbarramento.

Nel 1916 la città di Venezia fu violentemente bombardata da idrovolanti austriaci. Nel mese d'ottobre, il Comando italiano adottò lo sbarramento con i palloni, e subito, le incursioni divennero innocue perchè la maggior parte dei velivoli nemici non osarono affrontare l'ostacolo e si tennero ad una altezza di 3000 metri.

Di alcuni che tentarono, uno fu abbattuto, un altro riuscì a fuggire trascinandosi dietro il cavo nel quale si era impigliato.

Dopo questa lezione i tentativi di attraversare gli sbarramenti non si rinnovarono.

I palloncini da ostruzioni avevano una cubatura di 100 m³, circa ed erano a fascia elastica per permettere le necessarie deformazioni nelle ascensioni, evitando perdite di gas. Il palloncini erano imbarcati su natanti, scaglionati lungo i canali della laguna. All'inizio furono innalzati 10 palloni, poi (nel marzo 1917) 40, nell'ottobre si arrivò a 56.

Le sezioni che si occuparono dello sbarramento, furono 5. La 91° a Venezia, la 92° a Brindisi, la 93° ad Ancona, la 94° a Ferrara e la 95° a Taranto.

91° Sezione - Venezia

Il 2 ottobre 1916, con personale parte del Battaglione Aerostieri e in parte tratto dalle Sezioni Aerostatiche da Fortezza della Piazza, si venne costituita in Venezia la prima Sezione Aerostatica Speciale per il servizio delle ostruzioni aeree per la difesa di Venezia al comando del capitano Sernini. Allontanata da Venezia in seguito agli avvenimenti militari del novembre 1917, fu trasferita prima a Milano, poi a Ravenna e nel febbraio 1918 tornò a Venezia.

Il 1° di Novembre 1917 essa era costituita su 7 stazioni: Sant'Elena Nord, Sant'Elena Sud, Giudecca, Fondamenta Nuove, Sacca Fisola, Murano Est, Murano Ovest. Una stazione fu inviata a Grado dal 22 maggio al 16 Luglio 1917. Il 10 Novembre la Sezione si scisse e si costituì su due Stazioni. In questa formazione rimase sino al 20 ottobre 1918 in cui la seconda Stazione divenne autonoma e si trasformò in Sezione.

92° Sezione -Brindisi

Il 5 novembre 1917 si formava in Venezia la Seconda Sezione Aerostatica Speciale, e nel novembre stesso era inviata a Brindisi per la difesa di quel porto militare. Data la topografia locale, il settore di difesa fu quello a Nord Est della città. Questo settore fu difeso con due siepi aeree di 24 palloni. Comandante la Sezione era il capitano Bozzo Cesare.

93° Sezione -Ancona

Il 13 gennaio 1918 si formava la 93° Sezione Aerostatica Speciale ed era assegnata alla Piazza Marittima d'Ancona.

Si formarono due Stazioni: a Lunetta S. Stefano ed a Monte Cardeto in difesa dell'abitato e del naviglio di guerra ancorato nel porto con uno stendimento di 20 palloni disposti ad intervalli di circa 150 metri uno dall'altro, dal semaforo (nord) alla punta estrema della cittadella (ovest).

94° Sezione - Ferrara

Alla fine di novembre del 1917, per la difesa di Ferrara, fu costituito un distaccamento che iniziò il servizio di sbarramento prima con 10, poi con 14 ed infine con 22 palloni. Detto distaccamento si trasformò in seguito nella 94° Sezione Aerostatica Speciale al comando del capitano Giacomo Salviati. I verricelli furono piazzati intorno all'aeroscalo ad una distanza di circa 150 metri l'uno dall'altro ed a circa 700 metri dall'aeroscalo.

95° Sezione - Taranto

Il 23 Aprile 1918 si mobilitava la 95° Sezione Aerostatica Speciale, che era assegnata a Taranto per la difesa delle polveriere, dell'arsenale e del ponte girevole. Comandante la Sezione il capitano Luigi Torrè. La Sezione fu dislocata parte a Podere Lupoli a Sud-Est dell'arsenale e parte a Buffoluto a Nord-Est della polveriera. La Sezione prestò servizio 14 notti nel mese d'ottobre e 2 notti in novembre.

Fuori dai confini

Albania.

In questo scenario di guerra operò la 15° Sezione Aerostatica Autocampale.

Inizialmente denominata 10° Sezione Aerostatica da Campagna, fu costituita in Roma Il 10 aprile 1916 e destinata al Comando Truppe Occupazione Albania.

Fu dislocata a Piskupi alla confluenza del torrente Vlaina con la Suschitza.

Al comandando della Sezione fu messo il capitano Pastrovich Gian Battista.

Il reparto, in data 22 agosto, si trasferì a Lapai e poi a Trevlaser.

A causa delle condizioni pessime delle strade, il terreno accidentato, il cattivo tempo e la malaria, le operazioni di guerra furono molto limitate.

Furono fatte alcune ascensioni, ricordiamo quella effettuata il 30 Agosto 1916, per aiutare le ricognizioni delle nostre truppe oltre il fiume Voyussa.

Il pallone rimasto in quota l'intera giornata, poté informare il Comando delle successive posizioni occupate dai nostri reparti.

Un'altra importante ascensione il 1° di Settembre 1916: Le nostre truppe stavano effettuando una ricognizione sulle colline di Kremenor, Drisar e Kuta.

L'8 settembre il pallone innalzato fino a 1200 metri di quota, per l'osservazione su monte Gradist, ebbe un principio d'incendio alla manica che si comunicò alla navicella.

Fu necessario compiere una rapidissima discesa, l'osservatore, il sottotenente Cavalletti Enrico, riportò gravissime ustioni. Per l'intervento del tenente Fiore Natalino e del sergente Caffarelli Carlo, il pallone fu salvato dall'esplosione.

Macedonia.

In Macedonia operò l'8° Sezione Aerostatica Autocampale che era posta al comando del capitano Sanguini.

Costituita in Macedonia il 1° di Gennaio 1918 con i resti del personale dell'8° Sezione rimpatriata e del Centro Rifornimenti Materiali Aerostatici.

Fu assegnata al Comando Francese d'Aeronautica. d'Oriente, inizialmente funzionò con complementi francesi sia ufficiali che truppa, e fu dislocata ad ovest di Isvor ed assegnata alla I Divisione Ellenica.

Fu dislocata in: Salonicco, Isvor, Orcovica, Isvor, Uskub, Isvor e, di nuovo, a Salonicco. L'azione più importante fu quella dello Skra di Legen nel maggio 1918.

A causa della elevata temperatura della regione, il pallone si rendeva inservibile in pochi giorni e le malattie riducevano quotidianamente il personale a 2/3 dell'effettivo. Erano gli stessi problemi. trovati in Albania, zona praticamente priva di strade, che ostacolava lo spostamento del materiale e dei verricelli.

Molto interessante fu la sperimentazione, durante il tempo in cui la Sezione ha fatto parte del settore del Vardar (I Gruppo di Divisioni francesi), effettuata, per ordine del Comando francese, di una navicella contenente un finto osservatore ed una bomba, la quale mediante un contatto elettrico, veniva fatta esplodere non appena un aviatore nemico si fosse avvicinato ad attaccare il pallone. La bomba era carica di 160 kg di *ammonpolver* (alto esplosivo inglese), ma non si ebbe modo di sperimentare la praticità del sistema perchè il pallone non fu mai attaccato da vicino.

Nel settembre 1918 la Sezione fu assegnata all'Aeronautica Serba a nord di Uskub. Il 31 dicembre fu inviata a Salonicco a disposizione del Comandante la 35° Divisione Italiana ed assegnata al Gruppo Spezia, in procinto di partire per la Russia. Il 22 dicembre un incendio sviluppatosi nel Gran Parco di Aeronautica Francese distrusse quasi tutto il materiale.

Il 20 febbraio 1919 la Sezione rimpatriava ed il 25 marzo veniva sciolta.

Le sezioni aereostatiche autocampali in libia nel 1919

Gli aerostieri presero parte alla spedizione in Libia nel 1919, con due sezioni; la 44° comandata dal tenente Giagheddu Antonio, che si imbarcò a Venezia sul piroscafo Umbria e la 3° comandata dal tenente Tarantola Francesco che si imbarcò a Napoli sul piroscafo Bucovina; le due Sezioni formarono l'XI Gruppo, comandato dal maggiore Costantino Barbanti.

I componenti della sezione imbarcata sul piroscafo Umbria, furono destinati, durante la traversata, a vigilare sulla distesa azzurra dell'Adriatico, per scoprire eventuali mine vaganti. Durante la navigazione ne furono avvistate cinque che furono fatte saltare con le mitragliatrici del 4° Gruppo d'Assalto, imbarcati sullo stesso piroscafo. Il 5 aprile avvenne lo sbarco a Tripoli e dopo pochi giorni, la 44° fu assegnata alla 25° Divisione distaccata a Zanzur, mentre la 33° alla 38° Divisione ad Ain-Zara.

Solo il 20 maggio, dopo aver dovuto superare varie difficoltà logistiche, la 44° sezione poté gonfiare un pallone osservatorio A. P. da 1100 m³.

Due giorni dopo anche la 33° Sezione aveva ultimato i suoi lavori e si poterono fare le prime ascensioni di collaudo.

Iniziarono così il servizio di osservazione, facendo schizzi della regione antistante per sopperire all'insufficienza delle carte topografiche, segnalando molti e numerosi attendamenti di ribelli nei pressi di Los ben Mira, presso l'oasi di Suani beni Aden e presso bir Terrine. In questo modo fu possibile seguire i ribelli in tutti i loro spostamenti, segnalandoli volta per volta.

Uno dei problemi di difficile risoluzione, era quello di rendere "mobile" il pallone osservatorio che, ricordiamo, era frenato, ancorato al verricello. Si pensò di rendere mobile quest'ultimo. Il terreno essendo sabbioso, si ideò una specie di cingolo da applicare intorno alla ruota. Questo esperimento non diede buoni frutti e venne abbandonato. Successivamente si pensò allora di adottare un cingolo già applicato con ottimo successo agli autocarri 18 BC per il trasporto dei cannoni da 105. Costruito a somiglianza di quelli dei carri armati inglesi. Tale cingolo fasciava entrambe le ruote e, girando con queste, presentava loro davanti un tappeto continuo di traversine resistenti. Unico inconveniente era la grande quantità di sabbia che sollevavano rendendo difficile l'azione del motore. Il Governatore della Libia ne ordinò un esemplare alla Direzione del Genio della Tripolitania. Questo cingolo, però, non poté essere provato perché, poco dopo, si dovette versare il materiale essendo cessato lo stato di guerra.

Si ricorse, infine, per poter poi studiare tutto il fronte della Divisione, a caricare il verricello sul treno ferroviario, che correva parallelamente alla spiaggia e, con il pallone in ascensione, si riuscì ad esplorare tutta la zona di Zanzur.

Il pallone resistette ai venti ed al sole. In particolare, quello della 44° sezione, rimase gonfio, prestando ininterrotto servizio, per circa tre mesi. Iniziatosi i preliminari per la pace, gli aerostieri tolsero le tende e le baracche ed ormeggiarono il pallone al sicuro dai venti nelle cave di pietra di Bivio Gheran presso la costa.

Capitolo 2°

Gare aerostatiche e mezzi

LE GARE

Molta importanza ebbero le gare effettuate dai palloni aerostatici.

Alcuni famosi ufficiali italiani si cimentarono in queste gare. Ricordiamo, fra tutti, il Capo di Stato Maggiore, della Regia Aeronautica, Giuseppe VALLE. Ufficiale proveniente dal Genio del Regio Esercito, che vi transitò, all'atto della costituzione.

Questo ufficiale era nato come Dirigibilista, partecipando alla campagna di Libia del 1911. Prese parte a diverse competizioni sportive con gli aerostati e, successivamente, divenne pilota d'aereo. Stessa sorte di un altro ufficiale del Genio, Paonessa, Dirigibilista, Aerostiere ed, infine pilota d'aereo.

CONCORSI E GARE AEROSTATICHE ORGANIZZATE IN ITALIA.

Fin dall'inizio del secolo si effettuarono diverse competizioni sportive, dove presero parte sia militari aerostieri, con mezzi del Regio Esercito, che civili.

Ricordiamo, nel 1906, il concorso aeronautico di Milano e, nello stesso anno, la gara per la "Coppa Regina Margherita". Questa manifestazione era stata indetta dalla S.A.I. (Società Aeronautica Italiana) per la traversata delle Alpi, naturalmente con un pallone libero. Questa coppa, offerta dalla Regina Margherita, fu vinta da Celestino USUELLI che atterrò ad Aix-les-Bains.

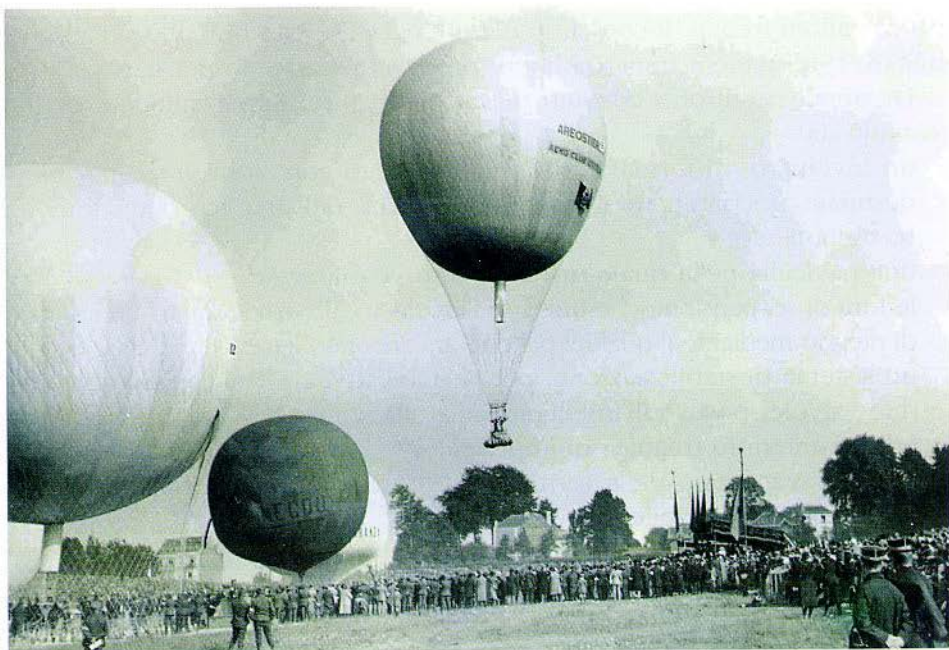
Altre gare furono quelle di massima distanza, come la "Angelo Berardi", la "Coppa aerostatica città di Verona" e le varie gare aerostatiche, indette da vari aero club, di caccia alla volpe.

CONCORSI E GARE AEROSTATICHE INTERNAZIONALI.

La manifestazione più importante fu senza dubbio la "Coppa Gordon Bennet d'aeronautica".

Questa competizione internazionale per palloni liberi, era stata ideata organizzata e finanziata dal giornalista e proprietario del grande quotidiano statunitense James Gordon Bennet. Il regolamento prevedeva che il vincitore sarebbe stato colui che avesse raggiunto, con un solo volo, la maggiore distanza, in linea d'aria, fra il punto di partenza e il punto di atterraggio. Inoltre il Club o l'Ente aeronautico cui apparteneva il vincitore, prendeva in consegna il trofeo per un anno e doveva, a sua volta, mettere in palio lo stesso trofeo, l'anno seguente organizzando nel proprio paese, un'altra competizione simile. La coppa sarebbe stata aggiudicata, in modo definitivo, a chi avesse vinto per tre anni consecutivi.

La prima manifestazione ebbe luogo a Parigi nel 1906.



Bruxelles 15 Giugno 1924, coppa "Gordon Bennet". L'aerostato Italiano (Aereo Club d'Italia) denominato Aerostiere, alla presentazione della manifestazione. In quella competizione il futuro Capo di S.M. della R.A., Giuseppe VALLE, si classificò terzo. Insieme ad un altro ufficiale proveniente dal Genio, Pavonessa.

Vinta, nel 1924, dall'aereo Club Belga ma, per continuare la tradizione fu istituita una seconda coppa Gordon Bennet. Vinta dagli S.U. d'America, nel 1930. Dopo questa fu iniziata una terza edizione alla quale, per problemi di bilancio, l'Italia non partecipò.

Oltre a questa manifestazione l'Italia partecipò, sia con concorrenti militari che civili, ad altre gare. Ricordiamo il "Grand Prix di Francia", "Gare internazionali di distanza", "Gare internazionali di direzioni ed atterraggio" e le gare Aerostatiche per le Olimpiadi di Anversa dal 18 al 25 Luglio del 1920, dove l'allora Maggiore del Genio Valle arrivò primo seguito dall'altro italiano, il Maggiore del Genio Barbanti.

I MEZZI

Dallo sferico al trilobare.

Per capire l'evoluzione dei mezzi aerostatici, occorre partire dai palloni sferici per arrivare al pallone, di concezione e costruzione italiana, definito trilobare, per la presenza dei tre organi stabilizzatori, posteriori, definiti lobi (o sacche).

Il pallone sferico.

Il primo tipo di pallone fu quello a forma sferica. Naturalmente parla-

mo di palloni frenati. Ricordiamo che il Regio Esercito utilizzò, per motivi militari, i soli palloni frenati, i liberi furono utilizzati solo per gare.

Di sferici ne furono costruiti di varie cubature. Essenzialmente erano costituiti da:

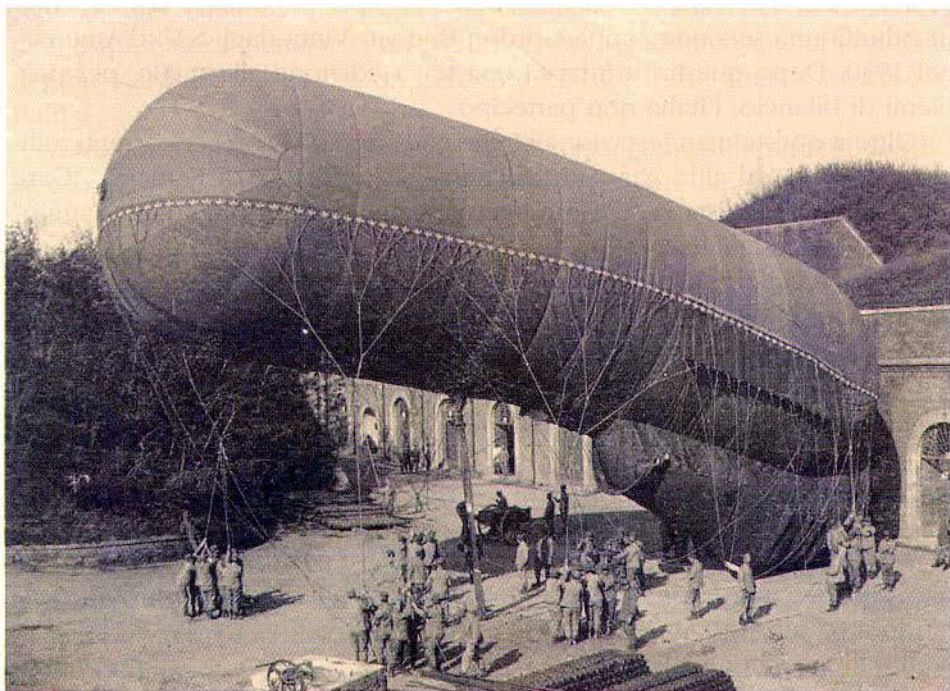
- un involucro, di forma sferica, confezionato con stoffa impermeabile, destinato a contenere il gas, più leggero dell'aria, con funzioni di sostentamento;
- una navicella nella quale trovava posto l'equipaggio;
- le funi di sospensione che univano l'involucro alla navicella ed un sistema di ritegno mediante il quale il pallone era ancorato a terra (cavo di ritegno);
- un sistema di stabilizzazione, per la stabilità sotto l'azione del vento;
- due valvole, poste sull'involucro, una alla sommità (valvola superiore) ed una inferiore (manica di appendice).

Grande svantaggio della forma sferica era che offriva troppa presa al vento ed era poco stabile.

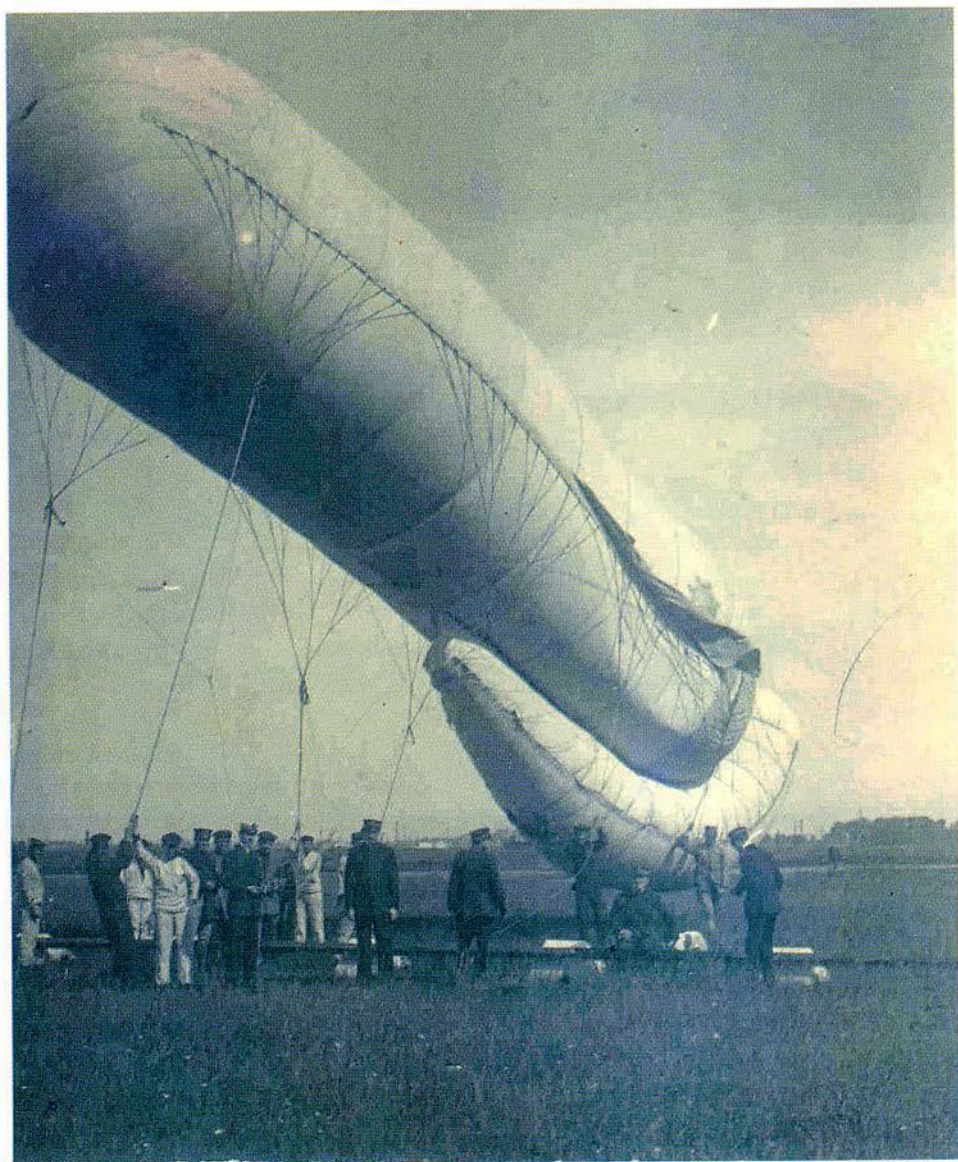
Da calcoli effettuati, risultava che, sotto la spinta di un vento di $5 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$, un aerostato con cubatura di 900 m^3 , aveva una inclinazione di ben 45° sul terreno!

Il Drachen ballon

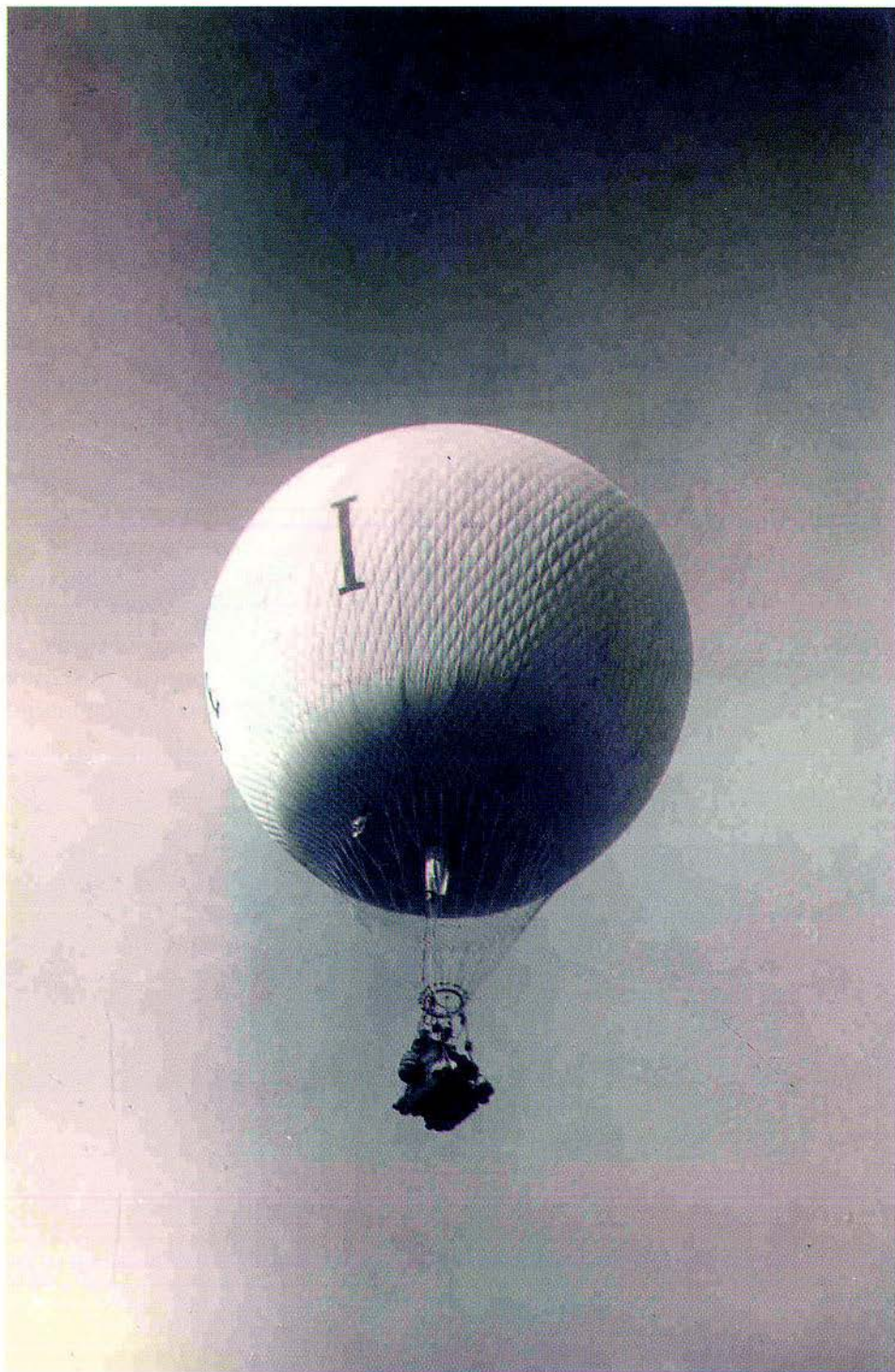
Per ovviare a questi inconvenienti fu messo a punto un nuovo tipo di aerostato. L'innovazione fu di un famoso ufficiale aerostiere Tedesco, il tenente Von Parsival.



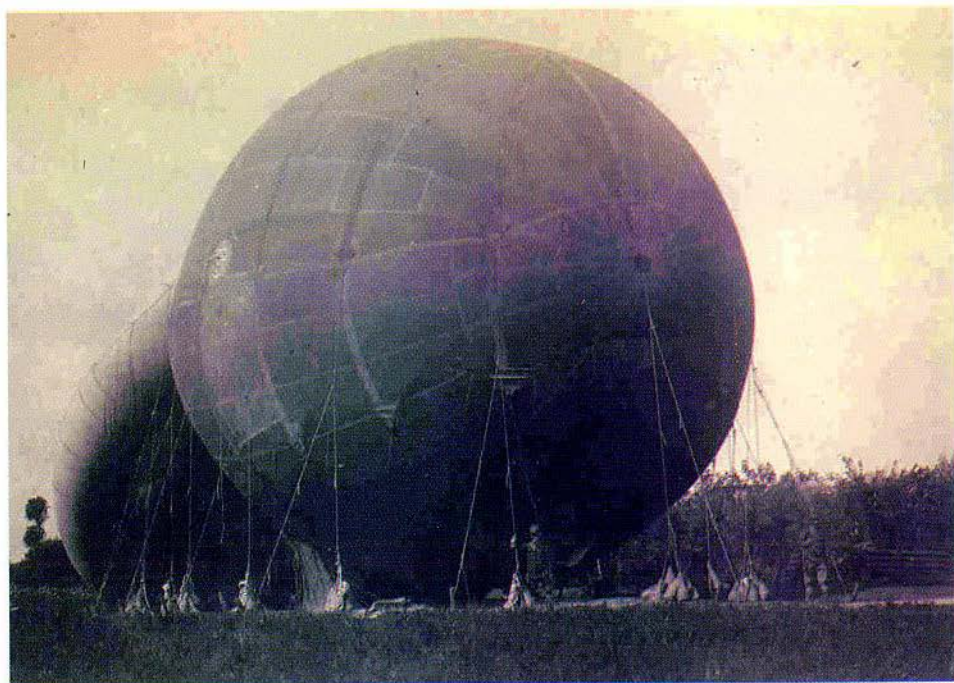
Forte Trionfale a Roma. Le operazioni di gonfiaggio di un Drachen Ballon.



Le operazioni per la messa in servizio di un Draken Ballon.



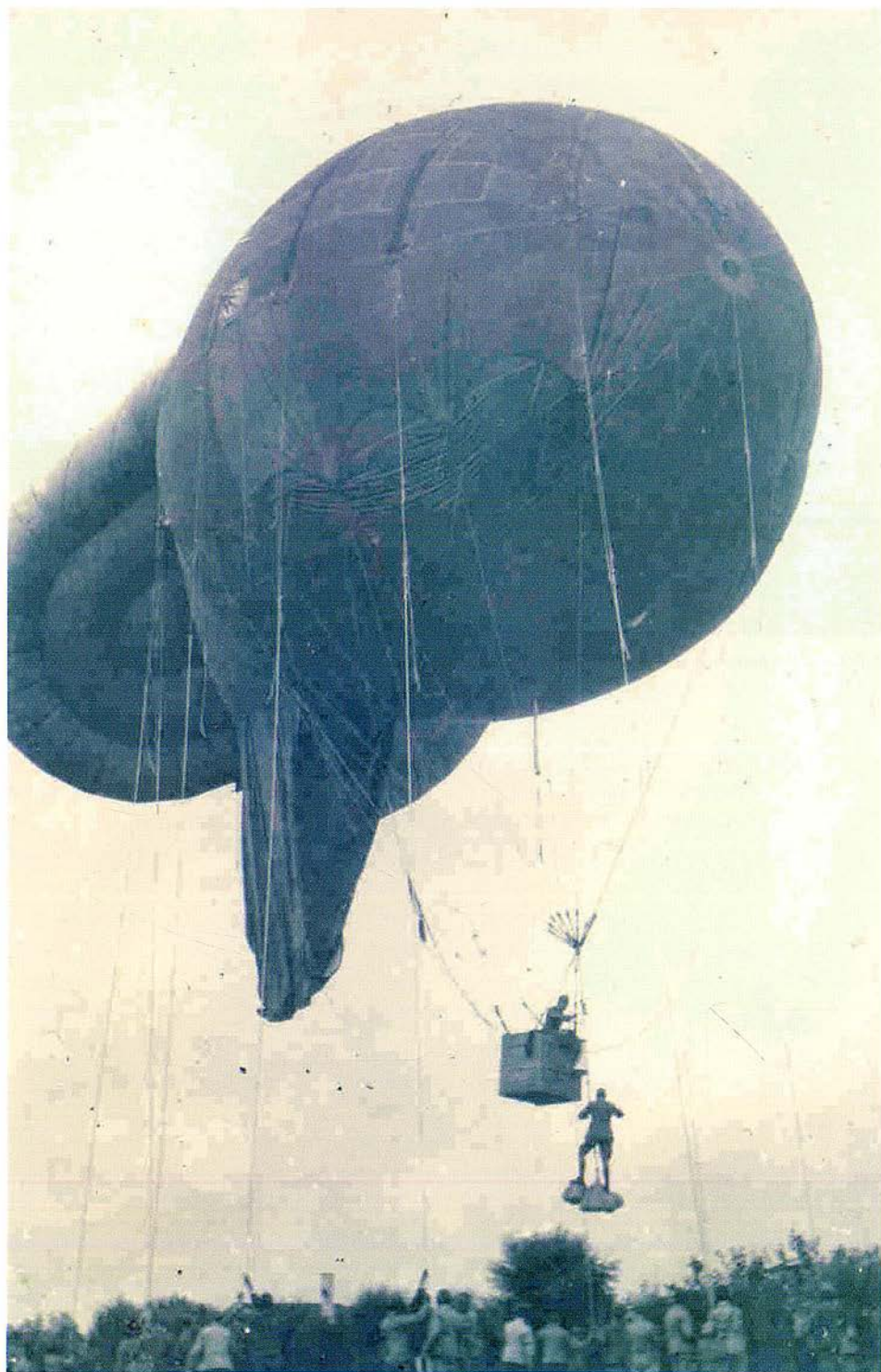
Aerostato (dovrebbe trattarsi dell'Aerostiere D), utilizzato per competizioni sportive come la Gordon Bennet.



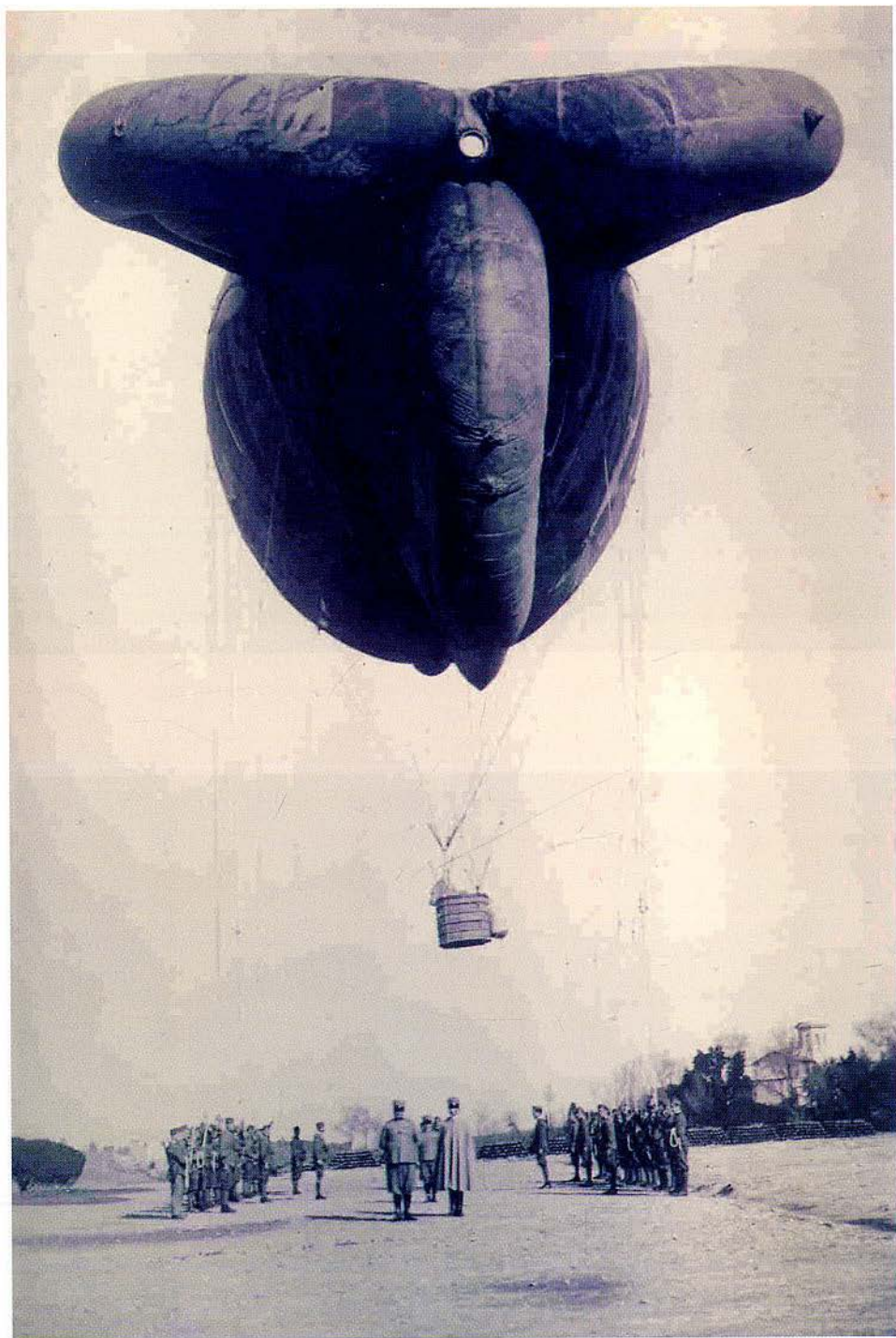
Pallone A.P. (Avorio Prassone), ancorato a terra, vista frontale.



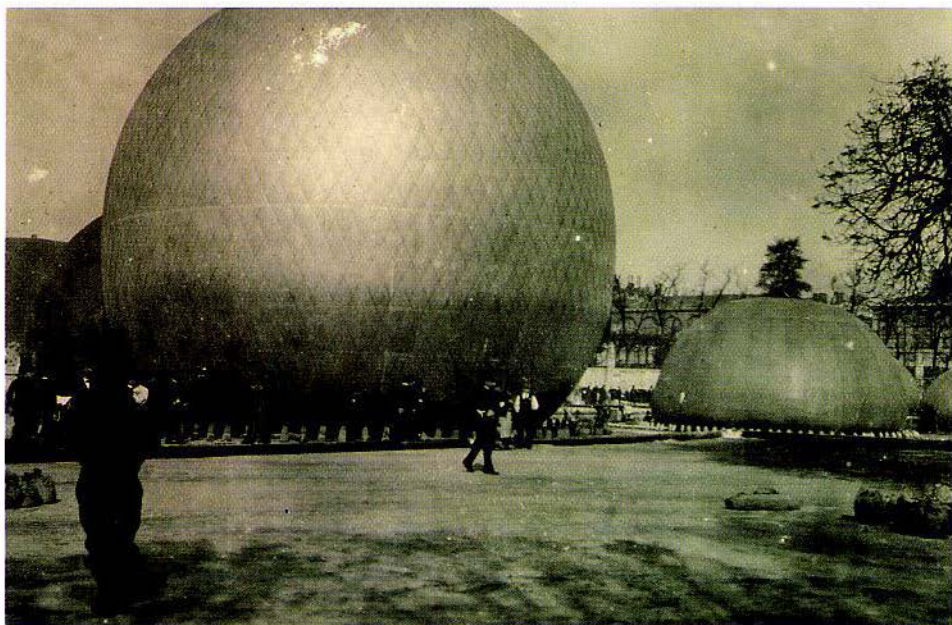
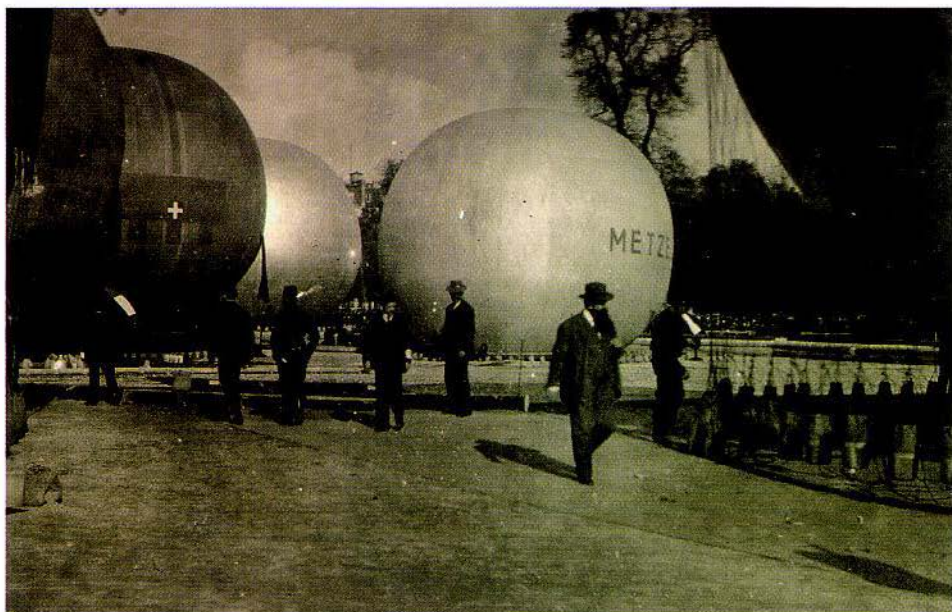
Pallone A.P. (Avorio Prassone), ancorato a terra, vista posteriore.

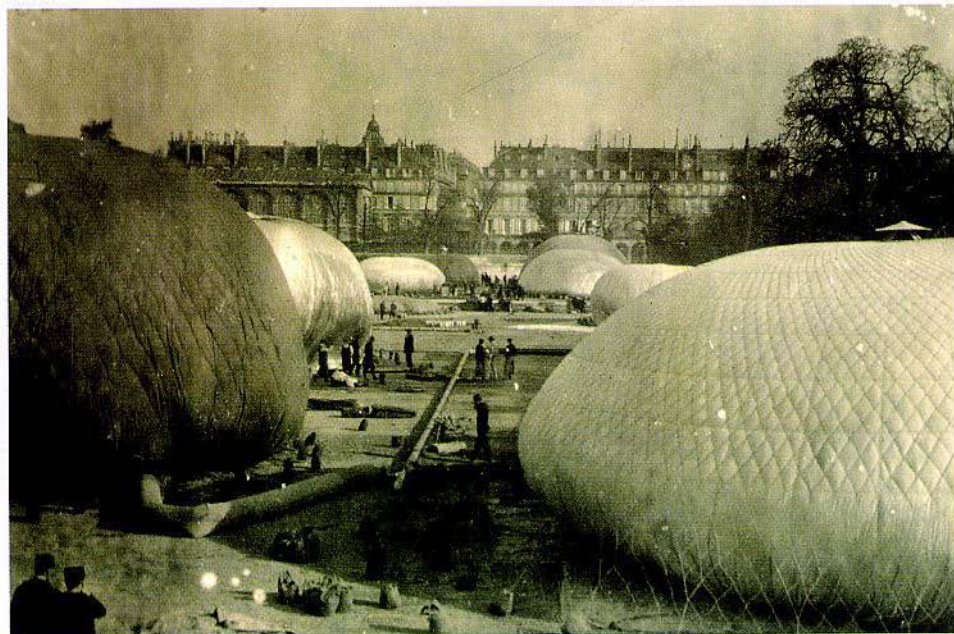
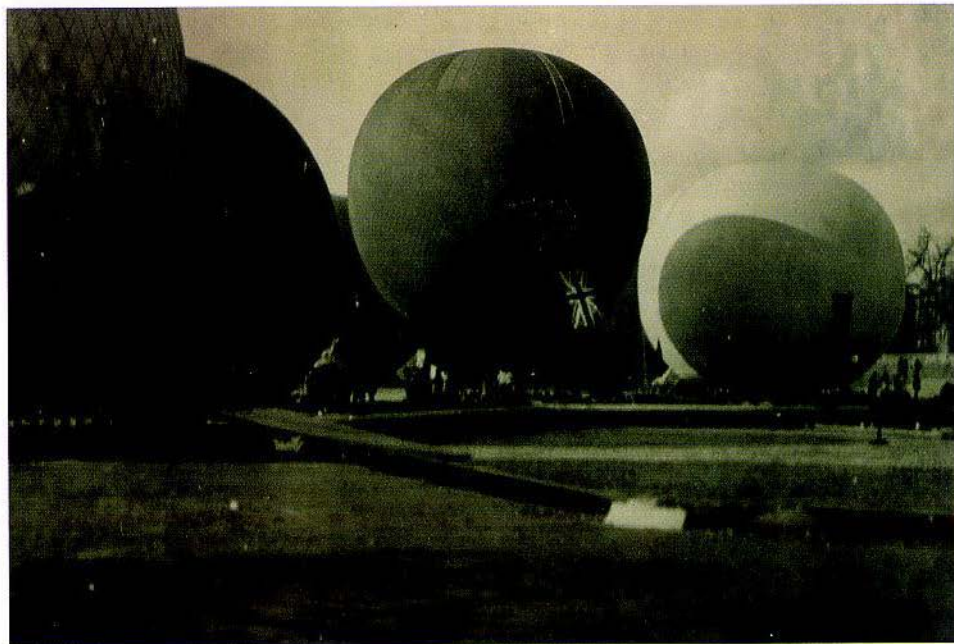


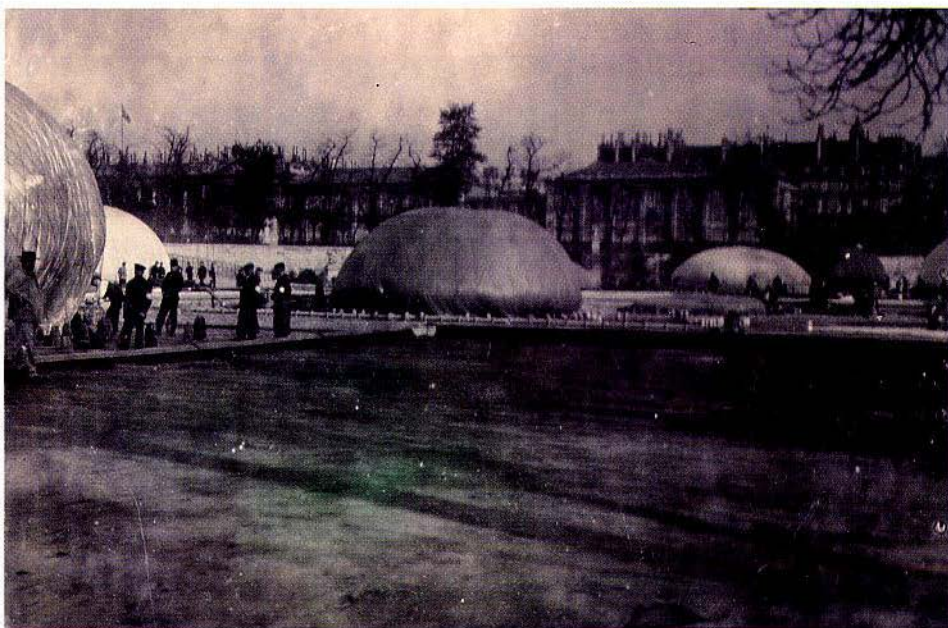
Pallone A.P. (Avorio Prassone), in volo.



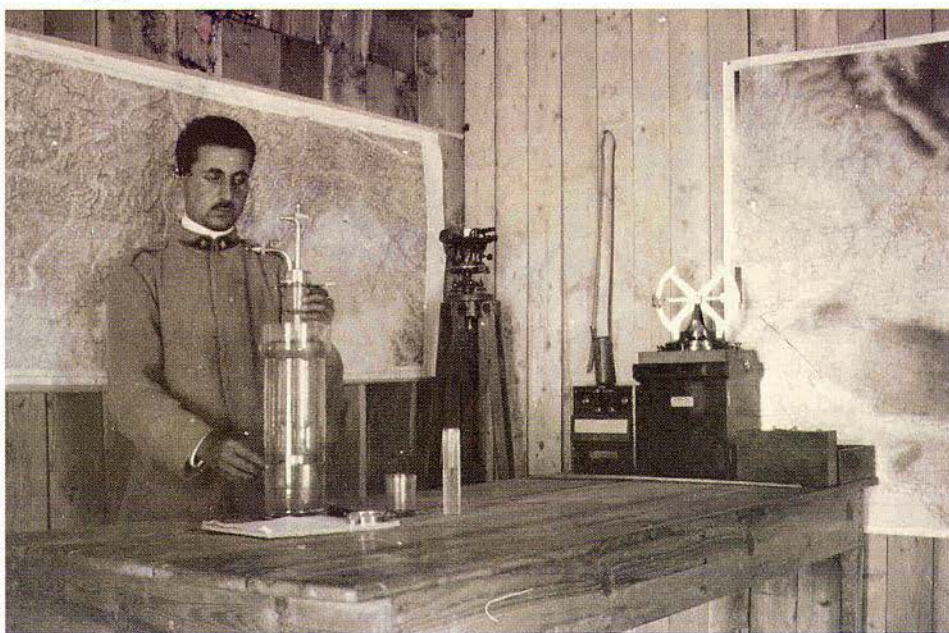
Ottobre 1930. Bellissima foto di un pallone mod. A.P. presa dalla parte posteriore. Si evidenziano diversi particolare tecnici: le funi di sostegno, le sacche trilobari, maniche di sgonfiamento del cono e della sacca inferiore d'ormeggio.







Bellissima serie di foto per la preparazione di una gara tra palloni sferici. Queste gare, iniziate nei primi anni del '900, sono tuttora disputate. L'Italia partecipò a moltissime gare nazionali ed internazionali. Ricordiamo la vittoria, del futuro Capo di S.M. Giuseppe VALLE, della R. Aeronautica alle gare per le Olimpiadi di Anversa del 1920. interessante notare il sistema di immissione centralizzato del gas, con le tubature poggiare a terra.



Prima Guerra Mondiale. Ufficiale del Genio Aerostieri alle prese con il densimetro "Shilling". Il densimetro occorre per calcolare la forza ascensionale del gas Idrogeno, alle varie temperature e pressioni. Questo strumento era una modifica del densimetro "Bunsen". Per calcolare le densità era necessario anche avere un cronometro, un barometro ed un termometro.

La forma era allungata, presentando, a parità di cubatura, una minore resistenza al vento e, quindi, una minore presa.

Era costituito da un corpo cilindrico con, alle estremità, due calotte sferiche. Il cilindro era diviso da un diaframma orizzontale, verso l'estremità posteriore divideva il cilindro in due parti diseguali. L'anteriore, più grande, era riempita di gas idrogeno, quella posteriore, più piccola, denominata *ballonet*, che grazie al vento si riempiva di aria. Nella posizione di equilibrio l'asse dell'involucro era inclinato di circa 30° per utilizzare la spinta del vento come forza portante. Per aumentare questa forza, venne provvisto di due piani di stoffa laterali, dette vele. La forma allungata rese indispensabile l'adozione di stabilizzatori per evitare sbandamenti laterali. Questi erano costituiti da una sacca timoniera ed un sistema di coni di stoffa collegati fra loro, come una "coda".

Anche il drachen presentava diversi inconvenienti. La posizione inclinata da un lato aveva il vantaggio di utilizzare la forza portante del vento, come nei cervi volanti (aquiloni) nome spesso dato ai drachen –che in tedesco vuole dire appunto Cervo Volante, Aquilone- ma, di contro aumentava la spinta orizzontale del vento causa della maggiore superficie ad esso esposta. Le vele, come organo portante, sotto l'azione del vento oscillavano trasmettendo questo moto alla navicella, disturbando l'osservazione. I coni, indispensabili per ancorare bene, accrescevano il valore della spinta orizzontale dovuta al vento.

Il drachen aveva, in maniera minore, gli stessi problemi dello sferico.

Il tipo A.P., Avorio – Prassone

I vantaggi di questo pallone si rilevarono subito superiori a quelli degli altri tipi. E, senza entrare in particolari sul nuovo pallone Avorio-Prassone, può non pertanto dirsi questo: che esso consisteva, in fondo, ad uno sferico assai stabilizzato, calcolato come un dirigibile e che si comportava come un cervo volante. Questa grande stabilità (anche con venti di 25 metri al secondo), influiva, naturalmente, sulla stabilità della navicella. Altro notevole vantaggio era che, a parità, di quota e di pesi sollevati, richiedeva una cubatura molto minore di tutti gli altri fino ad allora costruiti, ad esempio, un pallone del tipo italiano da 1100 m³, corrisponde largamente agli altri da 1200 m³. Con la conseguenza che queste minori dimensioni, offrivano una maggiore facilità di trasporto e d'ormeggio, un minor bersaglio, una maggiore economia di gas ed insieme richiedevano hangars e campi di manovra più ristretti, tanto da rendere possibili il suo innalzamento e le manovre relative eventualmente anche in mezzo agli abitati. La sua scarsa resistenza al vento costituiva un altro vantaggio, in quanto permetteva di adoperare cavi più leggeri; mentre il mantenersi in ascensione quasi nella verticale dava un guadagno in quota e, la maggiore indeformabilità dell' involucro, dava la possibilità di forti velocità di discesa.

La sua notevole stabilità permetteva l'istallazione di mezzi di difesa, e la sua natura di pallone sferico gli permetteva di comportarsi come uno sferico libero in caso di rottura del cavo, nonché di poter eseguire, in caso di attacchi aerei nemici, una rapida discesa statica. Nel 1927 viene sperimentato, presso l'aerostato di Baggio (MI), il primo "Motopallone".

Il pallone osservatorio Avorio, al fine di superare ostacoli sul campo di battaglia, come linee telefoniche o elettriche, senza dover perdere tempo o gas, viene dotato di un motore.

Il pallone osservatorio Avorio rimarrà in servizio fino a tutta la seconda guerra mondiale, con compiti diversi da quelli per cui era nato, da osservatorio a strumento per le difese antiaeree.

Diversi furono i modelli dell' Avorio Prassone, identificati dalla loro cubatura, con piccole differenze fra loro.

Il tipico A.P. era da 1050 m³, poi c'erano quelli da 900 m³, 800 m³ e 763 m³. L'unica differenza era nel modello più piccolo per alcune modifiche alle funi ed agli attacchi.

Molto interessante è analizzare quanto personale occorreva per la manovra di messa in servizio di un pallone Osservatorio. Prendiamo in esame quello più grande da 1050 m³.

Il personale occorrente era di 71 unità che poteva giungere a 85 in caso di forte vento.

C'erano due squadre addette all'involucro, una di sinistra ed una di destra. Una squadra addetta al materiale, una per la navicella, una per il verricello, più 2 meccanici per i cilindri gas e due elettricisti telefonisti.

L'involucro andava gonfiato ed attaccato alla navicella, il tutto doveva essere eseguito nella massima sicurezza.

Sempre per la sicurezza, questa volta elettrica, per problemi legati a quella statica, l'A.P. aveva un particolare regime elettrico. La navicella aveva il potenziale elettrico della terra (risultava, elettricamente, connessa a terra), mentre l'involucro assumeva il potenziale dell'ambiente in cui veniva a trovarsi alle grandi altezze, cercando, naturalmente, di isolare, elettricamente, nel miglior modo possibile i due apparati, navicella ed involucro. Quindi si evitò qualsiasi connessione metallica fra i due, adottando la valvola a gas di legno (quindi isolante), con cordoni elastici e cercando di isolare tutto con stoffa gommata ad alto isolamento. Il problema dell'elettricità statica è stato la causa di molti disastri aerei, per i più leggeri. Secondo una delle ultime teorie, anche l'incendio, che decretò la fine dei dirigibili, quello avvenuto negli S.U. d'America, che distrusse il dirigibile Zeppelin "Von Hindenburg" fu causato da fenomeni di elettricità statica.

Verricelli

I primi verricelli erano a traino animale. Con lo sviluppo della tecnica, furono utilizzati dei modelli a motore.

Il Gruppo Aerostieri entrò in guerra con verricelli carreggiati tipo Reidinger, con motore montato su avantreno ed il verricello su retrotreno. Il movimento era trasmesso dal motore al verricello mediante un lungo albero a snodo cardanico. Nell'ottobre 1915, tutte le Sezioni Aerostatiche furono munite di verricello Reidinger montati su chassis Fiat 18 BC azionati da motore a scoppio della potenza di 30 HP e con velocità di recupero da 2 a 4 metri al secondo. Lo stesso motore azionava l'autocarro in marcia. Le Sezioni di Artiglieria avevano autoverricelli Cantono su chassis Fiat 18 BC con le stesse caratteristiche dei Reidinger. Nel 1917 il Battaglione Aerostieri ebbe in servizio autoverricelli tipo Savigliano su chassis Fiat 18 BL con motore della potenza di circa 40 HP e velocità di recupero da 3 a 5 metri al secondo.

Il gas Idrogeno (H).

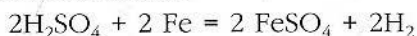
Le prime mongolfiere, utilizzavano l'aria calda, più leggera dell'aria, per innalzarsi in volo.

Con il passare degli anni fu utilizzato, per quasi tutti gli aerostati, il gas Idrogeno (H).

Questo gas occorreva produrlo e portarlo a destinazione per poter gonfiare gli aerostati.

I sistemi per produrre l'Idrogeno.

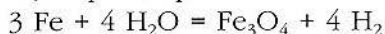
Il più antico, utilizzato da Charles nel 1783, era quello di ottenerlo per azione dell'acido solforico sul ferro



Questo sistema venne abbandonato perché, causa le impurità dell'acido, si sviluppavano tracce di Idrogeno arsenicate, estremamente velenoso.

Alla fine del '700, precisamente nel 1794, in Francia, il Comitato di salute Pubblica, affidò al chimico Coutelle il comando della prima compagnia aerostieri (la prima al mondo) con l'incarico di gonfiare un pallone frenato.

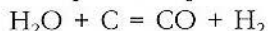
Il principio adottato dal chimico, consisteva nel far passare, sopra una massa di ferro riscaldata, acqua (vapore):



questo processo, con alcune modifiche, fu utilizzato fino alla fine del primo conflitto mondiale.

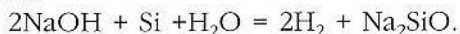
Altri procedimenti utilizzati furono quelli elettrolitici. L'idrogeno purissimo si aveva decomponendo l'acqua con la corrente elettrica. L'elettrolisi dell'acqua da ossigeno al polo positivo ed idrogeno a quello negativo.

Il metodo Linde, utilizzava, come materiale di partenza, il gas d'acqua. Si preparava per l'azione del vapor d'acqua sul carbone rovente:



Tutti i metodi visti, richiedevano grossi impianti fissi, forniti di forni, energia elettrica ed altro. Per ovviare a questi problemi, un metodo molto

usato fu quello Schuckert, che utilizzava la reazione tra il metalloide silicio e la soda caustica:



Indipendentemente dal processo utilizzato per la produzione, l'idrogeno doveva essere compresso in speciali cilindri, immagazzinato e trasportato dove serviva.

Oltre a quello prodotto dal Servizio Rifornimento Gas H, per un totale di 5.000.000 di m³ (durante tutta la guerra, compreso quello per i dirigibili), occorre aggiungere quello prodotto dagli impianti campali, oltre 500.000 m³.

I cilindri, normalmente utilizzati dal Regio Esercito, erano del tipo tedesco "Rheinische", avevano una capacità interna di circa 77 litri, il gas era compresso a 150 atmosfere, contenevano 11 m³ di gas a pressione ordinaria.

In tutto furono utilizzati 27.000 cilindri, compreso il modello "Mannesmann".

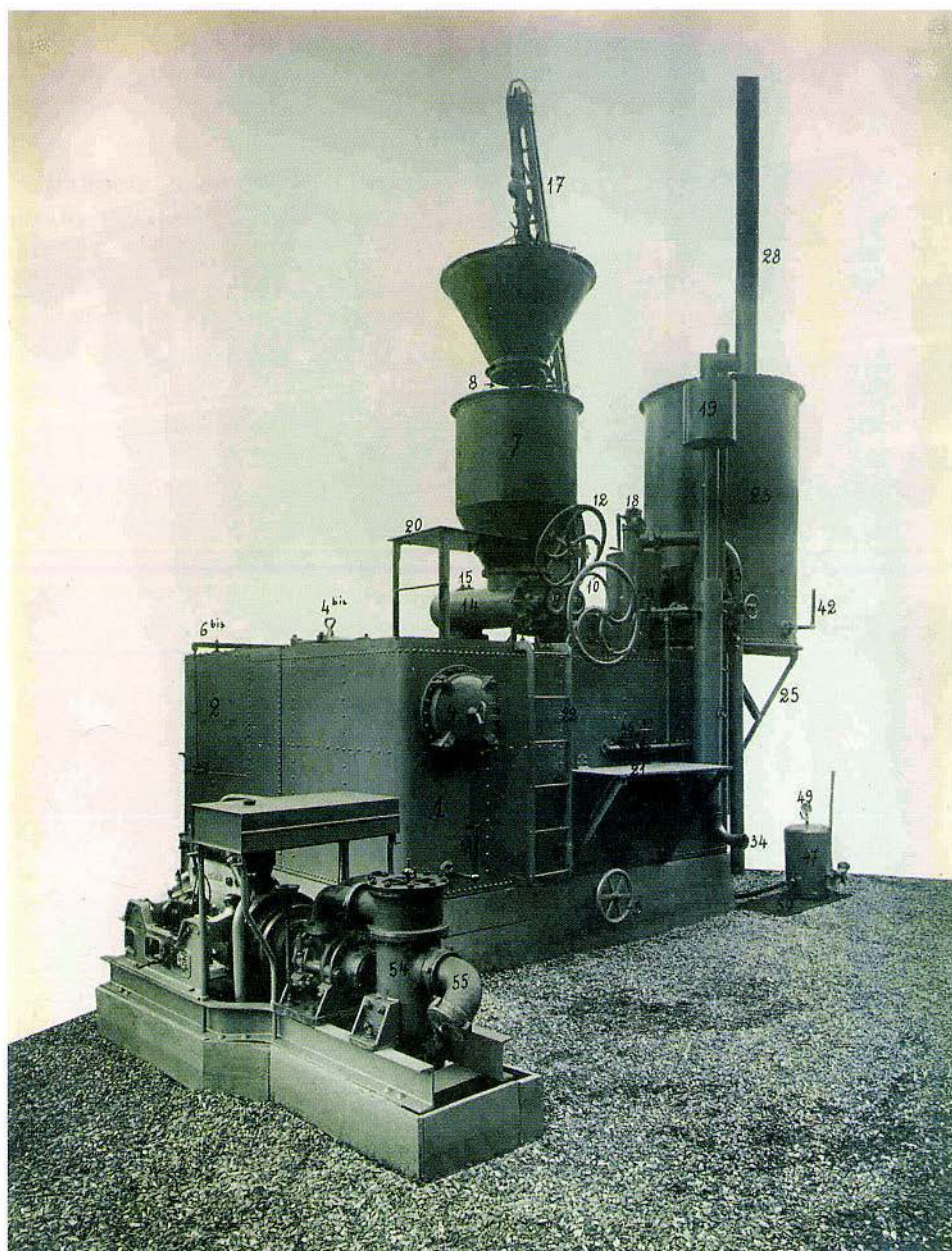
Diverse volte l'idrogeno, uscendo sotto pressione dal cilindro, si incendiava.

Le cause non furono mai del tutto chiarite.

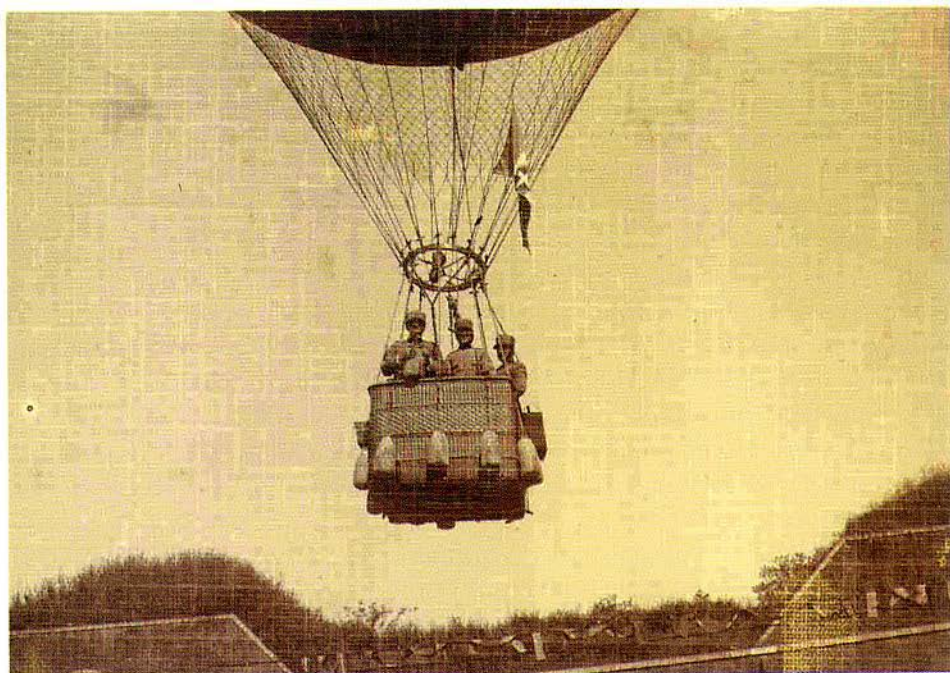


È il 2 di ottobre del 1930. partenza, in ascensione libera, del Generale Malingheri.

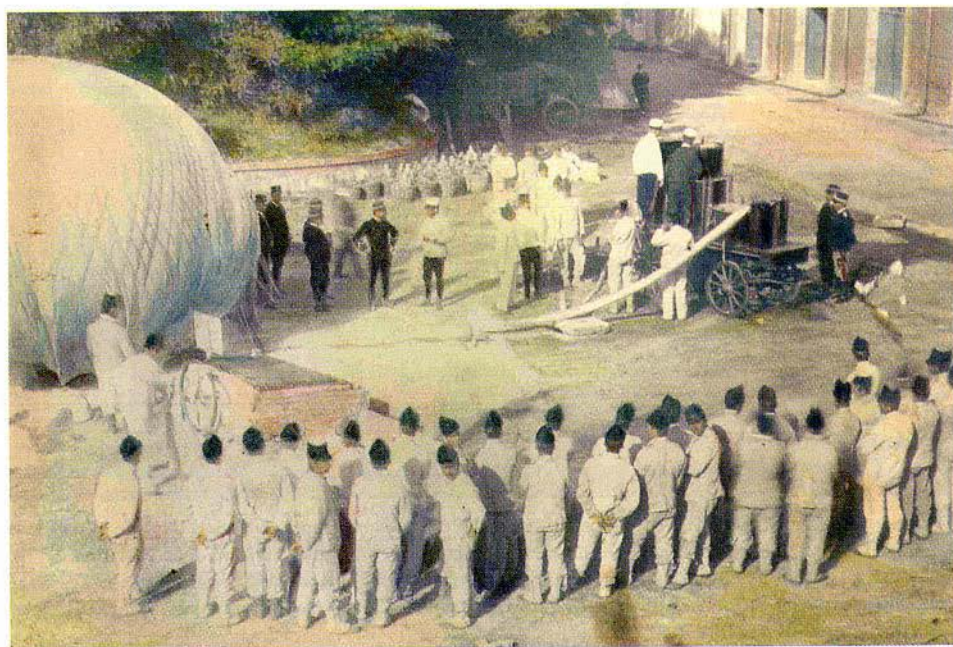


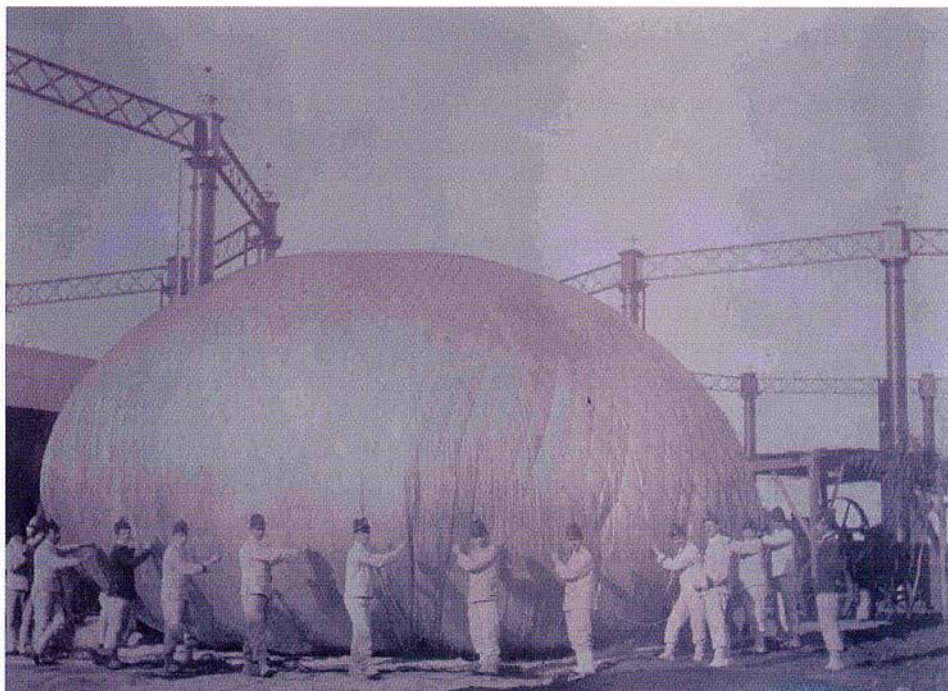


Due apparecchi per la produzione di gas. Utilizzati anche per i dirigibili



Forte Trionfale a Roma. Le operazioni di gonfiaggio e la partenza di uno sferico.





Interessante sequenza fotografica del gonfiamento di uno sferico. La caserma è quella del Forte Trionfale a Roma, successivamente dedicata ad un caduto della specialità Ulivelli. La caserma è ancora in uso ed è sede del 3° Reggimento Trasmissioni.



Distintivo utilizzato dagli ufficiali aerostieri. In realtà era previsto come distintivo d'onore per il personale della R.Marina ex pilota militare in guerra. Fu istituito con foglio d'Ordini della R.Marina del 2 Luglio 1938. Era in metallo dorato con fascio in argento. Quelli usati dagli Aerostieri, stesso disegno, realizzati dalla ditta S. Johnson di Miano, erano in metallo argentato e, sicuramente, utilizzati prima dell'adozione da parte della R. Marina.

Capitolo 3°

Le uniformi e l'equipaggiamento

Uniformi

REGIO ESERCITO

Ufficiali.

Nel periodo da noi trattato gli ufficiali e la truppa, in servizio o comandati presso reparti aeronautici, non ebbero uniformi differenti dagli altri colleghi del Regio Esercito.

L'unica uniforme era quella del Genio, salvo alcune eccezioni, precisamente quella del 3° reggimento telegrafisti che, come abbiamo visto, fu la "culla" della nascente Arma.

a-I copricapo.

Per gli ufficiali esistevano vari tipi di copricapo.

Iniziamo da quelli indossati sulle uniformi nere.

Fino al 1902, anno di pubblicazione dell'Istruzione sulla divisa degli ufficiali del R.E., c'era il chepì ed il berretto in panno nero.

Il chepì, aveva i fornimenti, treccia, trofeo e nappina, in metallo giallo. Non erano previsti montanti in colore, ma dorati come i fregi.

I distintivi di grado, in tessuto metallico dorato, erano inframmezzati da filetti azzurri, escluso i Comandanti che li avevano rossi. La nappina, con lo scudo di Savoia, era forata per permettere, quando previsto, un pennacchietto di piume di struzzo, tipico delle "Armi dotte". Con la nuova Istruzione, il chepì fu abolito per tutte le Armi e Specialità, con l'esclusione dei Granatieri.

L'unico tipo di berretto era quello in panno nero con sopraffascia in velluto dello stesso colore. Profilatura e montanti in velluto cremisi. Fodera, normalmente anche se non prevista da regolamento, in seta o raso cremisi. Bottoncini in metallo giallo (dorati) con, in rilievo i simboli tipici dell'Arma del Genio: l'elmo, che simboleggiava l'intelligenza, il mantello, per la protezione, la lancia, per l'offesa e lo scudo, per la difesa, con la scritta Genio Militare.

Questo tipo di berretto fu utilizzato fino al 1920 e, in colonia, fino al 1923 come berretto per la grande uniforme.

Nel 1909, anno di adozione dell'uniforme grigioverde fece la sua comparsa, quello grigioverde, sia di panno, per l'uniforme da guerra, che in diagonale per l'altre uniformi.

Il berretto divenne uguale per tutte le Armi e Servizi. Scomparvero, difatti, le filettature caratteristiche delle varie Armi. Uniche differenze i colori dei gradi e dei trofei. Per il Genio rimasero oro.

Con l'avvento della guerra il berretto non cambiò nella forma. Furono prodotti alcuni tipi, chiamati "scodellini", tipici della truppa ma molto in voga tra gli ufficiali al fronte. Erano costituiti da una calotta tipo il cappello alpino, con visiera e sottogola in cuoio o cartone pressato grigioverde. Furono modificati i distintivi di grado ed i trofei, non più in filo metallico dorato, ma in seta o simile, grigio o grigioverde.

Nel 1920 i gradi ed i trofei ritornarono dorati ¹⁵. Solo nel 1927 la forma del berretto cambiò.

Divenne rigido, molto alto e, soprattutto, riapparvero le filettature in colore cremisi, ai montanti ed alla base.

Naturalmente era completamente in panno grigioverde e con montanti e filettature cremisi.

Con la riforma Baistrocchi, il berretto cambiò di nuovo. Di forma piatta, nuovo sistema di distintivi di grado e nessuna filettatura o montante.

Il primo trofeo portato dagli aerostieri, era quello del 3° Genio. Era, naturalmente, in ricamo dorato, con le due appie (asce) incrociate con sopra la granata esplodente con fiamma sfuggente. Fino al 1902 la granata era al centro delle appie ed una corona reale era posta sopra la fiamma. Successivamente il trofeo fu modificato. Scompare la corona e la granata fu posta sopra l'incrocio delle appie. Al centro del tondino il numero 3 in arabo in metallo o ricamo dorato.

Finalmente, siamo nel 1910, il trofeo ¹⁶ cambiò radicalmente. Era composto di una granata esplodente su sei strali (tre per parte). Al centro un dirigibile argentato.

Con una disposizione del 1912 ¹⁷, gli ufficiali comandati, apponevano, nel fregio del reparto di provenienza, un'elica con motore stellare, i Dirigibilisti ed Aerostieri la sagoma del dirigibile. Esistono varie versioni di queste eliche e dirigibili, sia per il metallo sia per la fattura.

Una circolare del Comando Supremo ¹⁸ specificava che sia l'elica sia il dirigibile non dovessero sporgere più di mezzo centimetro dall'orlo del tondino.

Alcuni appartenenti a reparti Aerostieri caricavano il tondino del fregio con un piccolo aerostato ricamato o metallico, questo non è regolato da nessuna parte, in effetti, avrebbero dovuto portare quello da specialista con dirigibile.

Per comprendere bene la situazione dei trofei, occorre prendere in considerazione diversi periodi. La prima data di demarcazione è quella della creazione del Corpo Aeronautico Militare, il 7 Gennaio del 1915. Dal 1912 fino al Gennaio 1915, la situazione era la seguente:

¹⁵ circolare del G.M.U. 614/20

¹⁶ G.M.U. 388/10

¹⁷ G.M.U. 568/12

¹⁸ nr. 2691 del 12 settembre 1916

- Aviatori, dirigibilisti ed aerostieri provenienti dal Genio, portavano il fregio da specialista ¹⁹, con elica o dirigibile;
- Aviatori, dirigibilisti ed aerostieri provenienti da altre armi o servizi, portavano il fregio dell'Arma di provenienza con elica o dirigibile.

La seconda è quella che inizia nel Gennaio del 1915. La differenziazione fu tra gli ufficiali comandati e quelli in servizio presso il Corpo Aeronautico:

- Ufficiali effettivi, indipendentemente dalla provenienza, portavano il fregio da specialista;

Ufficiali comandati o addetti al Corpo Aeronautico, compresi quelli del Genio, portavano il fregio dell'Arma o Servizio di provenienza caricato con l'elichetta o dirigibile.

Naturalmente, durante la guerra, fino al 1920, il trofeo era ricamato in seta grigia, grigioverde o nera.

Con il ritorno della specialità nel Genio, fu portato il fregio di appie (asce) con la sagoma di aerostato sferico nel tondino.

b-Divise.

La giubba, fino al 1902 era solo quella nera (escluse le colonie) a doppio petto con i gradi a fiorone. Filettature al paramano, al bavero ed alle finte tasche (fino al 1896), color cremisi. Bottoni come quelli del berretto.

Controspalline a treccia dorate, spalline in metallo dorato che si componevano di una lastra in metallo giallo lunga circa 160 mm e di una frangia lunga 80-100 mm.

Sempre sullo scudo trovava posto la corona reale argentata caratteristica dell'Arma del Genio. I pantaloni, lunghi o corti (da cavallo) erano dello stesso colore della giubba con banda singola cremisi. Gli ufficiali del Genio, su nessuna uniforme, portavano la bandoliera.

Con l'abolizione dei gradi a fiorone (1902) fu introdotta la nuova giubba, detta "da campagna". Quella a doppio petto rimase solo come grande uniforme, naturalmente senza il sistema dei gradi a "fiorone", senz'altro eleganti ma estremamente costosi. Scomparvero le particolari controspalline a treccia dorata. I gradi si potevano evidenziare solo dalle spalline dorate a frangia che rimasero inalterate.

Su quella da campagna si portavano solo le controspalline nere foderate cremisi con il sistema di gradi che rimarrà, con alterne vicende, fino agli anni '70. Una due o tre stellette argento, per gli ufficiali inferiori, spallina bordata, in oro, con una due o tre stellette d'argento, per i superiori. Bavero in velluto nero filettato in velluto cremisi. Pantaloni, lunghi o corti, neri con banda, singola, cremisi.

¹⁹ G.M.U. 388/10

Con l'adozione della nuova uniforme grigioverde, gli ufficiali del Genio apposero le mostrine nere ad una punta filettate in cremisi. Per il resto le uniformi erano comuni a tutto il Regio Esercito.

Sia l'uniforme nera a due petti, che quella "da campagna" rimarranno in uso, con molte restrizioni, fino al 1920 in Italia e fino al 1923 in colonia.

L'uniforme degli ufficiali aerostieri seguì, in qualche modo, l'evolversi della specialità.

Infatti, nel 1920, è disegnata la nuova uniforme del Regio Esercito Italiano. La specialità, come tutta l'arma aeronautica, adotta il colletto in colore blu cobalto.

Così, tre anni più tardi, quando ritorna nell'Arma del Genio, l'uniforme sarà quella dell'Arma, colletto nero filettato cremisi.

Naturalmente sulle uniformi, come vedremo in seguito, erano posti i distintivi di carica o specialità.

Sottufficiali e truppa

Stesse considerazioni fatte per gli ufficiali. Le uniformi erano simili agli altri sottufficiali e truppa del Regio Esercito.

a-I copricapo.

Il chepì, utilizzato fino al 1909 (almeno per il Genio), era quello comune a tutto il R.E., con filetti e montanti in lana cremisi. La nappina era, inizialmente come per gli altri del Genio, rossa, disco nero e numero cremisi, con tulipa dorata e pennacchietto in crine nero. Con la ristrutturazione dell'Arma del Genio, avvenuta nel 1883, cambiò, divenendo, blu cobalto con disco nero e numero arabo bianco ad indicare la compagnia di appartenenza.

Nel 1911 il Battaglione Specialisti fu organizzato su un Comando e quattro reparti, il numero, quindi, indicò:

1. Truppa e servizi (parchi aerostatici e fotoelettrici, fotografia da campo, comunicazioni radiotelegrafiche);
2. Aviazione militare (servizio degli aerodromi, scuola di pilotaggio, impiego degli aeroplani);
3. Dirigibili militari (servizio dei cantieri aeronautici, scuola piloti, produzione di gas H, impiego dei dirigibili);
4. Stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche (fabbricazione e riparazione di materiali aeronautici ed aerostatici, costruzioni edilizie per usi aeronautici).

Quindi gli aerostieri portavano il numero 1.

Così pure il berretto rigido blu con montanti cremisi, che fu il berretto di transizione tra il chepì ed il berretto grigioverde, aveva il trofeo metallico dorato, nappina cobalto e pennacchietto nero.

Fino al 1910, il fregio era sempre quello del 3° reggimento telegrafisti, appie incrociate con granata e numero 3 nel tondino.

Successivamente, come abbiamo già detto, nel 1910 il trofeo mutò. La fattura per i sottufficiali era simile a quello degli ufficiali. Per la truppa era in metallo dorato con dirigibile in argentana, per i caschi coloniali e per i berretti blu, diciamo di transizione, con fregio metallico e nappina. Per il berretto mod. 1909 era, inizialmente in lana cremisi con dirigibile in lana bianca, successivamente ²⁰ divenne nero con dirigibile bianco.

Con una circolare della Direzione Generale d'Aeronautica ²¹ fu stabilito che i fregi per sottufficiali e truppe del Corpo Aeronautico rimaneva lo stesso ma, sull'uniforme da guerra doveva essere ricamato completamente in lana nera, quindi compresi dirigibili ed eliche.

Questa disposizione non doveva essere molto gradita ai sottufficiali e militari di truppa, tanto che fu ribadito che *“spesso i sottufficiali e militari di truppa dipendenti portano sul tondino del fregio la sagoma in metallo argentato o dorato. Tale abuso deve cessare.”*

Gli specialisti di artiglieria (Corpo Specialisti di Artiglieria) avevano il trofeo dell'artiglieria da fortezza (cannoni e fucili incrociati con fiamma sfuggente) con croce Savoia nel tondino.

Con il ritorno della specialità nel Genio, come per gli ufficiali, fu portato il fregio del Genio con la sagoma di aerostato sferico nel tondino.

b-Divise.

L'uniforme dei sottufficiali e della truppa del 3° genio era, fino al 1909, quella blu turchino con pantaloni dello stesso colore. Al bavero pipa nera con filettatura cremisi.

Con l'introduzione delle uniformi grigioverdi, istituite nel dicembre del 1909, adottate l'anno seguente, erano disciplinate due diverse giubbe da truppa:

armi a piedi;

armi a cavallo.

I pantaloni grigioverdi esistevano di tre tipi:

armi a piedi;

armi a piedi truppe da montagna;

armi a cavallo.

Gli Specialisti del Genio avrebbero dovuto indossare la giubba armi a cavallo ed i pantaloni truppe a piedi. Quelli di artiglieria portavano giubba e pantaloni armi a piedi.

Sulle spalline della truppa fu disposto l'adozione, per gli appartenenti al Battaglione Aerostieri della sigla Ar, mentre quelli del Gruppo Specialisti di Artiglieria, la sigla Sp. A.

²⁰ circ.371 del G.M. 16 giugno 1916

²¹ n.15559 del 31 agosto del 1916

Nel 1920, come era avvenuto per gli ufficiali, l'uniforme divenne con il colletto blu cobalto. Quando ripassò sotto l'Arma del Genio, il colletto diventò nero e furono apposte le mostrine nere filettate cremisi.

Distintivi di carica o specialità.

Iniziamo dagli aerostieri.

I sottufficiali e la truppa portavano ²², sulla sola manica sinistra, il fregio composto di un pallone sferico con rete attacchi e navicella.

Era composto di un globo argentato con il resto in ricamo dorato, per i sottufficiali, rosso con rete attacchi e navicella in ricamo bianco per caporali e truppa. Inizialmente erano ricamati su panno blu, quando, nel 1909 nacque l'uniforme grigioverde, furono ricamati su stoffa di questo colore.

Gli ufficiali Osservatori di Pallone Sferico avevano un particolare distintivo, ricamato in canutiglia dorata ²³. Composto di due ali spiegate con al centro un'ancora in ricamo argentata su di un nodo Savoia.

Gli osservatore di Drachen ²⁴. Un drago tra due ali in ricamo dorato con, sotto, una grossa O in ricamo argentato.

Osservatore dal pallone frenato ²⁵. Aquila, con sopra una piccola corona, di profilo ricamata in oro che poggia su di una grossa O argentata ²⁶.

Successivamente, come vedremo alla sezione dedicata alla circ. 614 del 1920, il fregio cambiò, divenendo in metallo e cambiando il disegno.

Da citare un uso diciamo "improprio" di un fregio nato alla fine degli anni '30 ²⁷.

Questo distintivo, d'onore, era destinato al personale della R.Marina, ex-pilota militare in guerra. Era in metallo dorato con il fascio in argento.

Da notizie avute da alcuni aerostieri, veniva utilizzato da quest'ultimi, nella versione completamente argentata.

REGIA MARINA

Anche se il soggetto non è del tutto pertinente, trattando del Regio Esercito, occorre precisare i trofei di carica che portavano gli appartenenti alla R.Marina.

L'osservatore di Drachen Ballon, portava lo stesso distintivo dei sottufficiali e truppa del R.Esercito ²⁸.

²² G.M.U. 113/06

²³ D.M. prot. N.17745 del 1-1-16

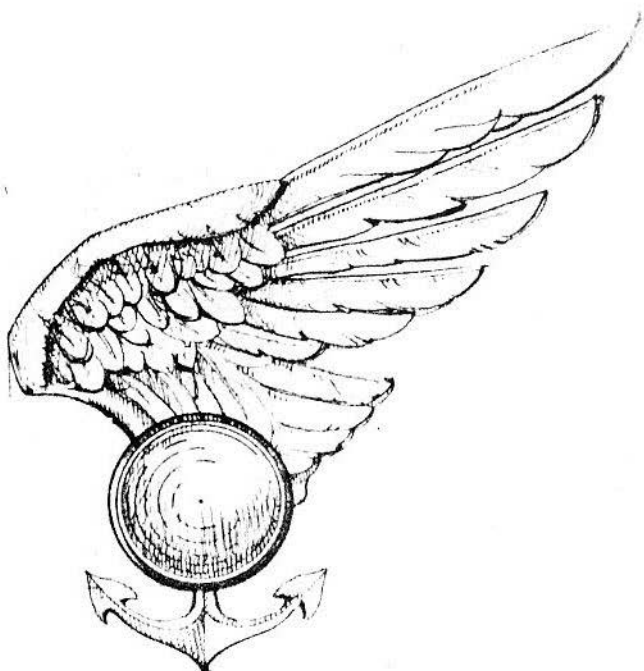
²⁴ Non risulta nessun atto ufficiale di adozione. Ma dalle foto e da alcune pubblicazioni della prima guerra risulta portato su entrambe le maniche

²⁵ G.M.U 8/19

²⁶ Questo fregio, quantunque pubblicato, sembra che non sia stato mai utilizzato

²⁷ Foglio d'Ordini, della Regia Marina, del 2 Luglio 1938

²⁸ Atto 612 G.M. della Regia Marina del 24-8-16



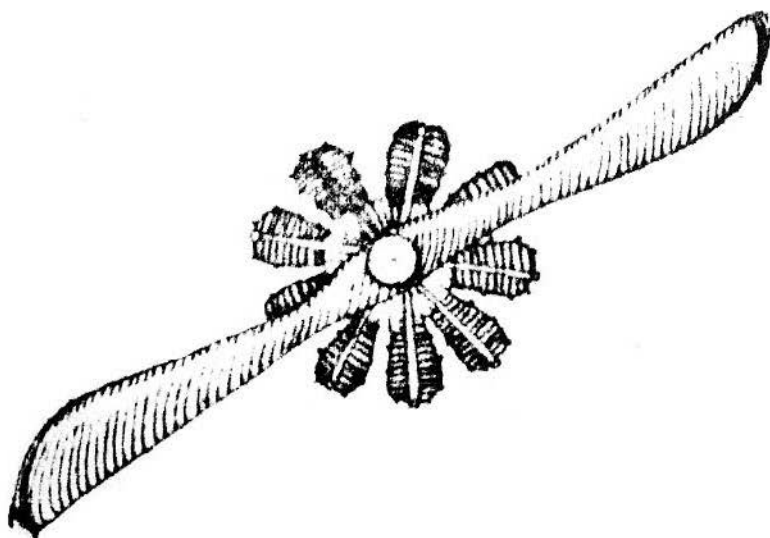
Fregio per elmetto previsto dalla circolare 614/20 del G.M.U.. Era ricavato in metallo ossidato. Stesse considerazioni che troviamo nella didascalia relativa al fregio da berretto. In più, secondo l'opuscolo citato, sembra non fossero previsti distintivi nel tondino.

MINISTERO GUERRA

COMANDO SUPERIORE
D'AERONAUTICA

Fregio e distintivi di carica
per l'Avia Aeronautica

Intestazione di una pubblicazione, che evidenziava tutti i fregi e distintivi, stabiliti dalla circ. 614 del 1920 per il Corpo Aeronautico Militare. Il volume, proveniente dall'archivio di un ufficiale Aerostiere, non porta alcun riferimento temporale, i fregi riportati sono spesso diversi da quanto previsto dalla circolare.

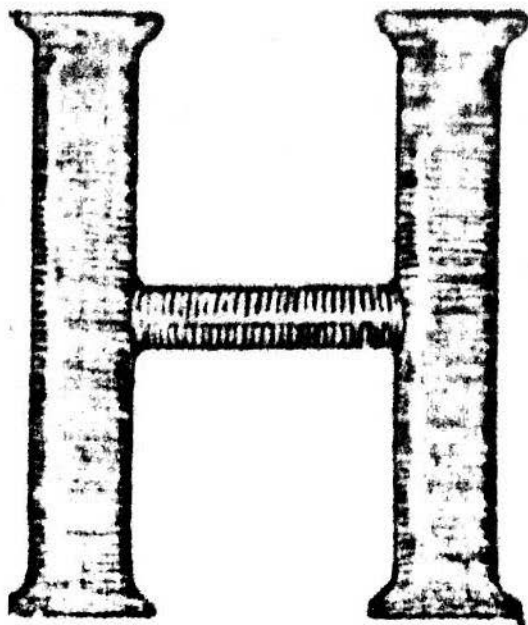


Il fregio da braccio per i motoristi di verricello era senza elica. Sulla pubblicazione viene inserito questo fregio con la seguente didascalia:

- motorista d'aeroplano, con elica;
- motorista di verricello, senza elica.

Ricamo in oro per i capi motoristi, in nero per i motoristi.

Anche qui c'è diffomità da quanto previsto dalla circ. 614. Doveva essere formato da un motore a due cilindri a V e non da un motore stellare.



Fregio da manica per operaio gassista, previsto dalla circ. 614/20. In ricamo dorato per i capi gassisti, in lana nera per i gassisti.

Lo stesso fregio, ma in metallo dorato da portarsi sul petto, fu decretato per gli aerostieri della R.M.²⁹.

Con lo stesso atto fu determinato l'uso, per gli Ufficiali Piloti di Aerostato, della R.M., del fregio in uso nel R.E.³⁰, composto da due ali con, al centro, un'ancora verticale su cui appoggiava un nodo Savoia ma in metallo dorato.

La circolare n.614 del G.M. del 1920.

Nell'Ottobre del 1920³¹, una circolare che ebbe vita brevissima, abrogata quasi totalmente nel Dicembre dello stesso anno³² fu, in realtà, per l'ambiente aeronautico, estremamente importante.

Questa disposizione aveva lo scopo di rivoluzionare completamente l'uniforme del Regio Esercito. Ma il modo approssimativo come fu proposta e, probabilmente, l'elevato costo che dette modifiche avrebbero comportato, furono i motivi della rapida abrogazione.

L'introduzione del bavero blu cobalto e, finalmente, il modo di portare i brevetti sul petto, furono senza dubbio riforme egualmente applicate, anche in presenza di un atto normativo abrogativo.

Trattando di questa circolare, occorre fare una considerazione che complica ulteriormente le cose! Simultaneamente alla circolare uscì una pubblicazione del Ministero della Guerra, "Comando Superiore d'Aeronautica", intitolata: "*Fregio e distintivi di carica per l'arma Aeronautica*".

Questa dispensa, reperita nell'archivio di un Ufficiale aerostiere, il Generale di Brigata BEGHI, pubblica i disegni relativi ai trofei da copricapo (berretto ed elmetto) e quelli dei fregi da petto e da manica. Fino a qui, nulla da eccepire. Ma i disegni apparsi, erano, in alcuni casi, molto diversi da quelli descritti dalla circolare in oggetto.

La prima cosa, che salta subito agli occhi, è il trofeo da berretto ed elmetto.

La circolare lo descriveva: due ali spiegate, con al centro un'ancora dritta, il tutto sovrastato da una corona reale, solo per gli ufficiali, nessuna descrizione per sottufficiali e truppa.

Continuava spiegando che, nel centro del tondino del fregio (il tondino non era assolutamente menzionato nella descrizione), era fissata, per gli aerostieri, una sagoma di sferico con navicella in metallo dorato.

Il disegno apparso era molto diverso. Una sola ala e nessuna corona. Ma, nell'interno del tondino, la sagoma di uno sferico specificando che si trattava del distintivo previsto dalla circ. 614/20.

²⁹ con atto 162 G.U. della R.M. del 22-2-1921

³⁰ Determinazione Ministeriale 17475 del 1-11-1916.

³¹ G.M.U. 614/20.

³² G.M.U. 695/20.

L'opuscolo invece spiegava che, il trofeo metallico da elmetto sarebbe stato in metallo ossidato, senza specificare ufficiali e truppa, mentre sanciva che, per gli ufficiali e sottufficiali, il ricamo per il trofeo da berretto, sarebbe stato dorato, così mentre per la truppa in lana nera.

Vediamo come cambiarono i fregi.

Il personale navigante (solo ufficiali) portava i fregi, in metallo, sul petto al disopra dei nastri o delle decorazioni, disposizione adottata anche dalla Regia Marina. I fregi erano così stabiliti:

- Ufficiale osservatore d'aerostato, due ali che comprendevano un'ancora, sormontate da corona. In metallo dorato per gli osservatori muniti di brevetto da pilota di aerostato, in metallo argentato, per i soli osservatori.

I sottufficiali e truppa continuarono a portare i fregi ricamati sulla manica destra:

- Motorista di verricello, motore a due cilindri a V, in ricamo dorato per i capi motoristi, in lana nera per i motoristi;
- Attrezzatori di aerostato, sagoma schematica di pallone sferico con due asc(i)e incrociate, in ricamo dorato per capi, in lana nera per truppa.
- Operaio gassista, una lettera H maiuscola in oro per i capi, in lana nera per la truppa
- Aerostiere scelto, sagoma di pallone sferico, con disco rilevato in tessuto argento, con rete attacchi e navicella in filo dorato, per i sottufficiali. Disco in lana bianca con rete attacchi e navicella in lana nera per graduati e militari di truppa.

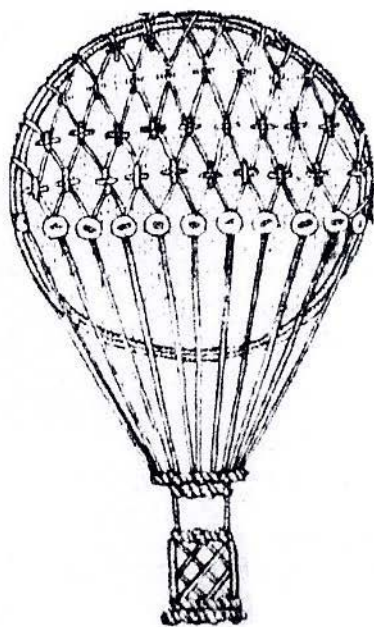
Come abbiamo visto il trofeo da copricapo era diverso da quello previsto dalla circolare, stessa sorte "toccò" al motorista di verricello. In pratica, secondo la su citata dispensa, il distintivo di carica consisteva in un motore stellare a 9 cilindri e non a "V". Per gli attrezzatori d'aerostato, invece, non pubblica alcun disegno.

Concludendo, relativamente alle uniformi e distintivi, dopo l'abrogazione della circolare rimase, il colletto blu cobalto (fino al 1923 data di passaggio, di nuovo, al Genio), il distintivo da ufficiale aerostiere in metallo ed il fregio consistente in un piccolo aerostato da apporsi nel tondino del trofeo del Genio, sia per gli ufficiali sia per la truppa.

Un altro capitolo, della circolare, era dedicato all'equipaggiamento del personale di volo.

Per gli aerostieri consisteva in:

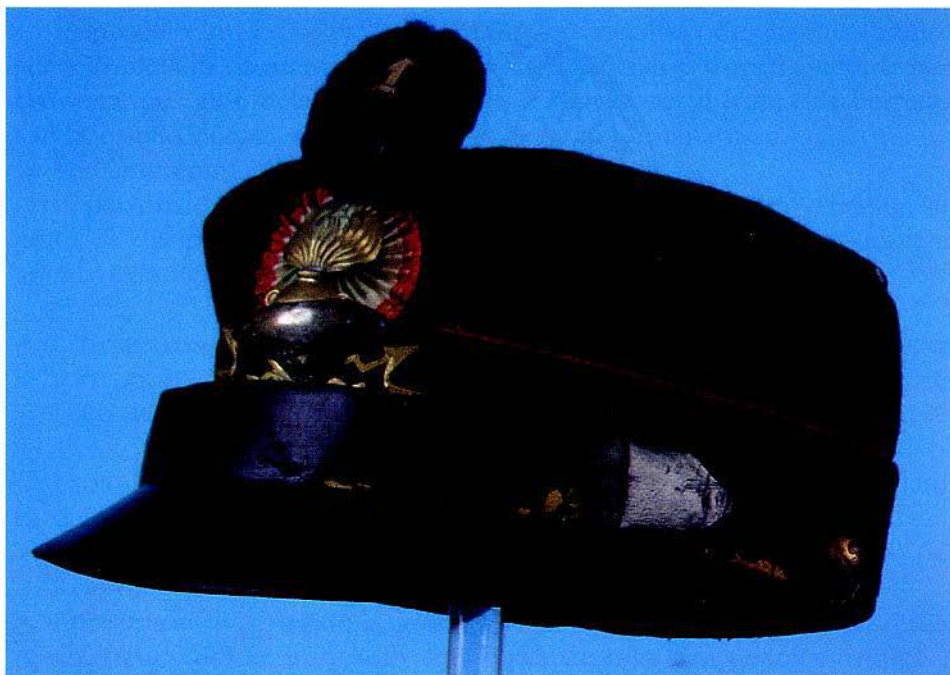
- combinazione di tela grigia foderata di pelliccia;
- calzari di tela grigia foderati di pelliccia;
- guanti di pelle foderati di pelliccia;
- occhiali di mica.



Distintivo di carica da Aerostiere scelto, previsto dalla circolare 614 del G.M. 1920. Simile al precedente distintivo istituito con circolare n. 113/06 del G.M.U. doveva essere con un disco rilevato in argento ed attacchi rete e navicella ricamato in oro per i sottufficiali, disco in lana bianca ed attacchi rete e navicella in lana nera.



Novembre 1921. Cerimonia al Milite Ignoto. Con il labaro si notano gli ufficiali del Corpo Aeronautico caratterizzati dal colletto blu cobalto.



Berretto blu, probabilmente da sottufficiale, del Battaglione specialisti del Genio. Il numero 1, nella nappina blu cobalto, sta a significare che si tratta di un sottufficiale addetto alla truppa ed ai servizi (parchi aerostatici e fotoelettrici, fotografia da campo, comunicazioni radiotelegrafiche).



Berretto grigioverde tipo "combattimento" da truppa (probabilmente sottufficiale) con fregio del genio ed aerostato ricamato.



Berretto grigioverde da sottotenente degli aerostieri mod. 26. Con la tipica sagoma di un aerostato nel tondino.



Trofeo in metallo dorato, per la truppa, da chepi, del 3° reggimento telegrafisti. Fu il primo trofeo da berretto utilizzato dagli aerostieri.



Tenente colonnello degli Aerostieri (Beghi), in uniforme mod. 26, con berretto rigido filettato alla base e con montanti, cremisi. Trofeo del Genio, caricato con sagoma di sferico, nel tondino. Distintivo da aerostiere al petto, sopra le decorazioni. l'uniforme è quella del Genio, con colletto in velluto nero, filettato di cremisi.



Trofeo da berretto, per la truppa del Genio Aerostieri.



Tenente colonnello aerostiere, periodo 1920, difatti porta, al petto, il particolare distintivo, composto da due ali con al centro un'ancora, il tutto sormontato dalla Corona reale. Questa disposizione è del 1920.



1930, sottotenente del Genio Aerostiere, nel tondino del fregio è stata apposta la sagoma dell'aerostato. Caratteristica mantella azzurra indossata dagli ufficiali del Genio.



Aerostiere del Genio in uniforme blu turchina. Trofeo metallico al berretto del 3° Genio telegrafisti, quindi siamo prima del 1910 quando venne adottato il fregio da specialista (circ. n. 338 G.M. del 1910), con coccarda tricolore e pennacchietto in crine di cavallo. Al braccio il peculiare distintivo di carica adottato con disposizione del G.M.U. n.113 del 1906 . Globo rosso con rete attacchi e navicella in ricamo bianco per caporali e truppa. Globo argentato con il resto in ricamo dorato, per i sottufficiali.



Prima guerra mondiale. Caporale degli aerostieri del Genio in uniforme grigio verde armi a piedi, con trofeo da Specialista. Al braccio il distintivo di carica.



Prima guerra mondiale. Gruppo di aerostieri del Genio in uniforme grigio verde armi a piedi, con trofeo da Specialista. Al braccio il distintivo di carica.



Brevetto da pilota ed osservatore Pallone Frenato. Il brevetto in questione apparteneva al comandante Zicavo, probabilmente, per questo motivo, era montato su panno robbio.



Aerostiere del Genio in uniforme blu turchina e pantaloni grigio verdi. Trofeo metallico al berretto del 3° Genio telegrafisti. Al braccio il peculiare distintivo di carica.



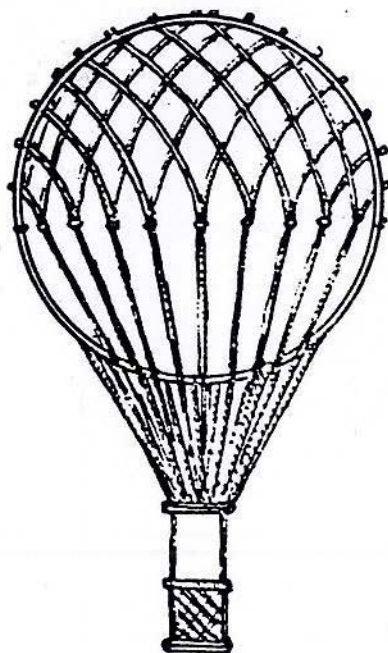
Libia anni '10. Aerostiere con casco coloniale e uniforme grigio verde armi a piedi. Sul casco trofeo da specialista. Dal tipo di spallini a sprone ("salsicciotti"), di fatto inesistenti, sembrerebbe risalire alla fine anni '10.



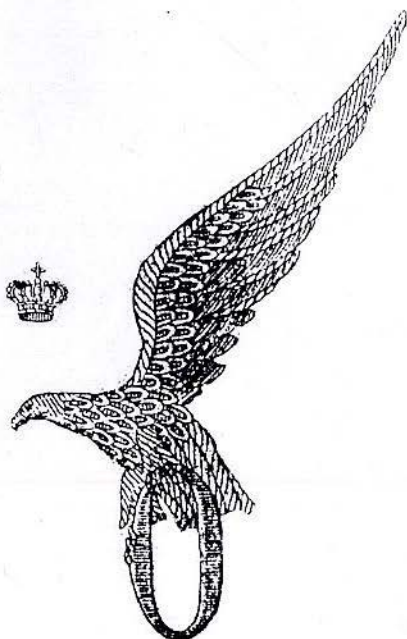
Tenente colonnello del Genio, Aerostiere in uniforme nera da campagna mod. 1902. Al braccio particolare distintivo di carica da osservatore da pallone frenato, adottato con disposizione n.113 del G.M. 1906. Consistente in due ali spiegate con al centro un'ancora in ricamo argentata su di un nodo Savoia.



Tenente colonnello del Genio, Aerostiere in uniforme grigio verde. Al braccio particolare distintivo di carica da osservatore da pallone frenato e, sotto al fregio, ancoretta in ricamo dorato, per evidenziare che l'ufficiale svolgeva servizio presso la Regia Marina.



Distintivo di carica da Aerostiere, previsto dalla circolare n. 113/06 del G.M.U. doveva essere con un disco rilevato in argento ed attacchi rete e navicella ricamato in oro per i sottufficiali, disco rosso ed attacchi rete e navicella in lana nera.



Brevetto da braccio, per gli osservatori di aerostato. Regolamentato con circolare del G.M.U 8/19 nel 1920 ma, probabilmente mai utilizzato. Era in ricamo dorato con la o in ricamo argentato.



Sottotenente del Genio, osservatore di drachen in uniforme grigio verde. Al braccio particolare distintivo di carica. Questo fregio non risulta adottato da nessuna disposizione.

~ CORPO AERONAUTICO MILITARE ~

Fregi e distintivi in uso per i militari appartenenti al Corpo Aeronautico Militare o che ricoprono cariche aeronautiche.

Intestazione del documento che contiene tutti i distintivi in uso presso il Corpo Aeronautico Militare. Il documento, proveniente dall'archivio di un ufficiale Aerostiere, non porta alcun riferimento temporale.



Il distintivo, in ricamo dorato, portato dagli osservatori dei Drachen, sulla manica. Questo fregio non risulta mai regolamentato, da una pubblicazione del periodo della guerra, viene riportato insieme a tutti gli altri in uso presso il Corpo Aeronautico Militare. Per tutti gli altri i fregi presenti, viene dettagliato l'atto di adozione, per questo compare solo il disegno senza alcun riferimento.

Di questi oggetti non risulta, assolutamente, nessuna utilizzazione, furono “abrogati”, con il resto della circolare.

Equipaggiamento

A differenza dei piloti d'aereo o dirigibile, il personale degli aerostieri non aveva un particolare equipaggiamento. Dalle foto viste e dalle disposizioni lette, non risulta alcun particolare indumento protettivo. L'unica cosa che indossavano era il paracadute. In realtà non era un paracadute come siamo abituati a vedere oggi. Loro indossavano solo l'imbracatura, il paracadute vero e proprio era agganciato alla navicella. E, a differenza dei piloti che lo consideravano scomodo, molti aerostieri (oltre 30 lanci) ebbero salva la vita grazie a questo oggetto.

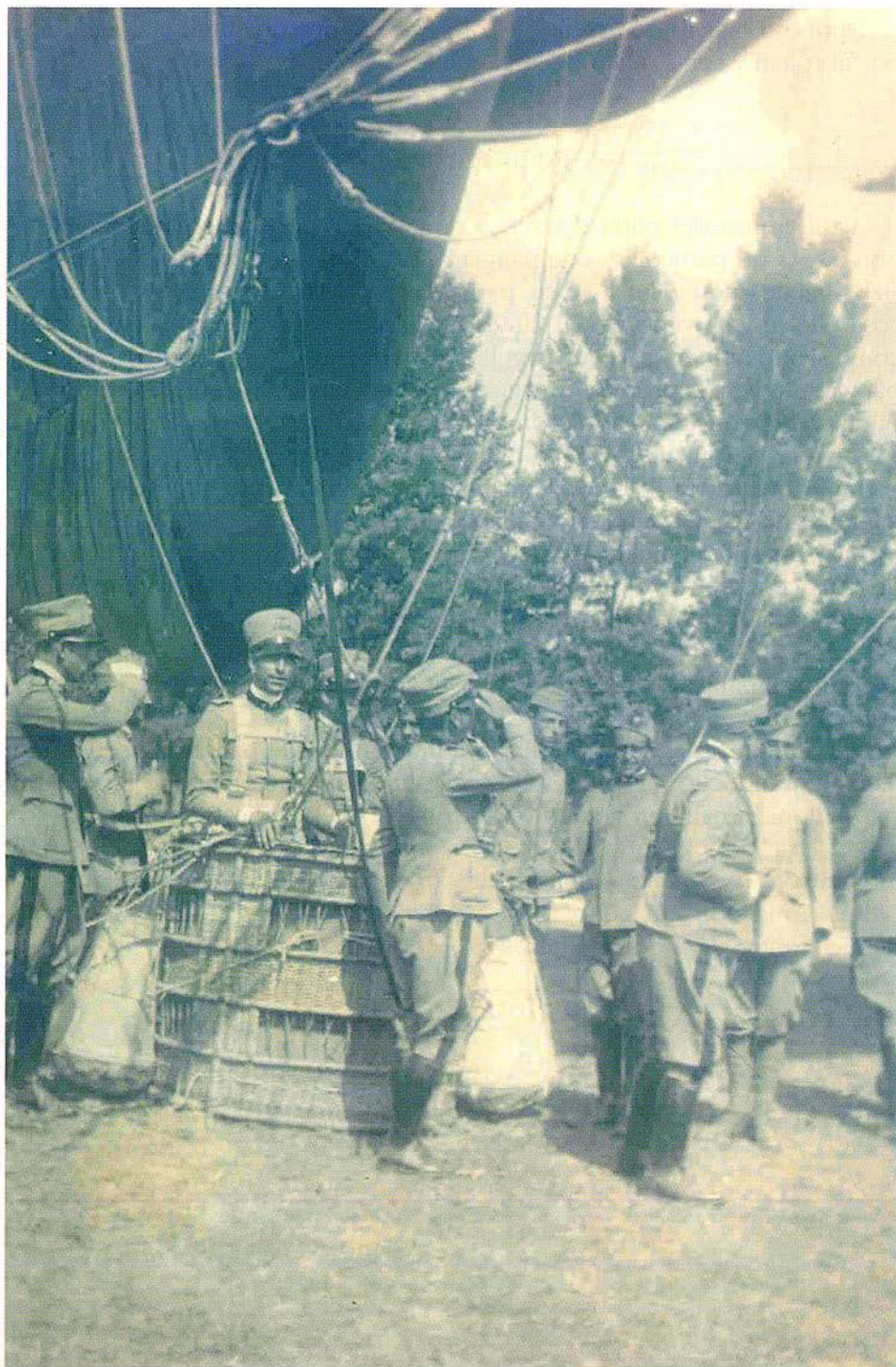
Inizialmente era il “Guardian Angel” di fabbricazione inglese, successivamente ne fu utilizzato uno italiano.

Questo aveva una superficie di 90 m², a forma di una calotta sferica, con un foro centrale dove defluiva l'aria. Il contenitore del paracadute era in una custodia tronco-conica in tela impermeabile che veniva attaccata alla navicella.

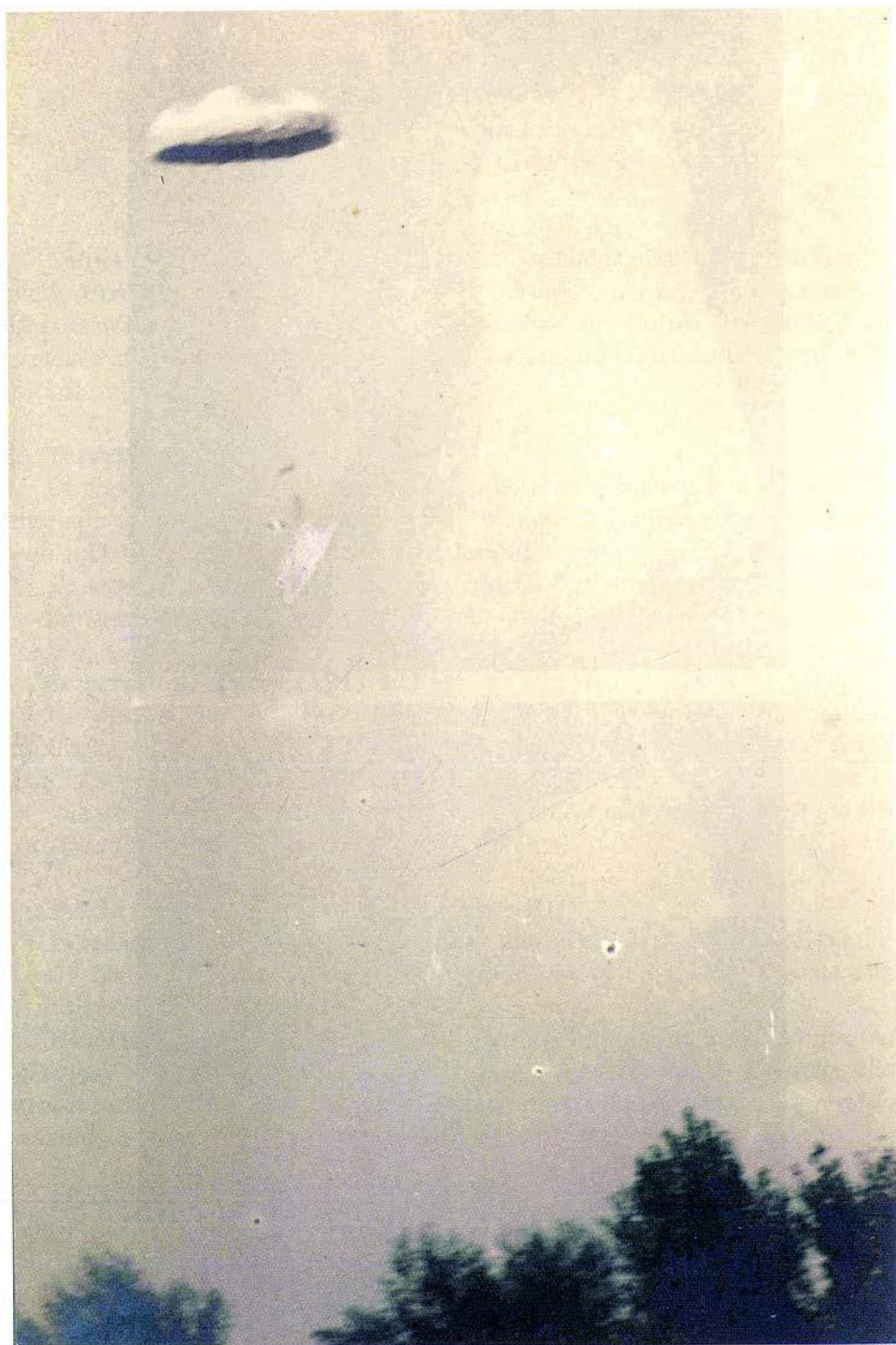
Oltre al paracadute gli aerostieri avevano il binocolo e la macchina fotografica.

Per comunicare a terra si utilizzava il telefono. Nel pallone Osservatorio italiano, il modello A.P. il telefono era il modello “Microtelefono Bardelloni per palloni frenati” progettato dal colonnello del Genio Bardelloni.

Un'altra cosa li contraddistingueva dagli altri, la pistola. Come arma individuale avevano la Mauser Marina con il calciolo. Anche se era una ottima arma non era certo molto utile contro gli aerei! Unici e temibili nemici contro di cui combatterono.



1930. particolare della navicella con gli ufficiali pronti al decollo. Entrambi indossano la particolare imbracatura del paracadute, che si vedono ancorati alla navicella stessa.



Prima Guerra Mondiale. Queste straordinarie sequenze, testimoniano il lancio col il paracadute, probabilmente un "Guardia Angel", di un ufficiale osservatore di aerostato. Furono circa trenta i lanci causa abbattimento dell'aerostato.



Capitolo 4°

Decorazioni

DECORAZIONI COLLETTIVE

Naturalmente gli aerostieri erano una specialità dell'Arma del Genio, salvo una piccola entità per un breve periodo, in Artiglieria. Per cui le decorazioni sono quelle dell'Arma del Genio e del Corpo Aeronautico. In sintesi e per correttezza, riportiamo le decorazioni e gli encomi avuti dalla piccola ma attivissima ed ardita specialità.

Terremoto di Messina (1908) –

La specialità Aerostieri concorse con le altre specialità dell' Arma a far meritare all'Arma del Genio la Medaglia d'Oro di benemerenzza assegnata con R.D. 3 giugno 1910, colla seguente motivazione:

«Si segnalò per operosità, coraggio, filantropia, abnegazione nel portare soccorso alle popolazioni funestate dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Guerra Italo-Turca (1911-12) –

La specialità aerostieri concorse, con le altre del genio, a far meritare la Medaglia d'Argento al Valor Militare, assegnata alla Bandiera dell' Arma con la seguente motivazione:

«pei servizi distinti resi dall' Arma del Genio nelle campagne di guerra in Libia (1911 - 12)»

Per la guerra Italo-Austriaca (1915 -18)

La specialità aerostieri concorse con le altre del Corpo Aeronautico militare a far meritare la Medaglia d'argento al Valore militare, assegnata alla Bandiera dell' Arma Aeronautica con la seguente motivazione:

«Per l'eroico ed indomito valore dei suoi combattenti, dette sempre ed ovunque magnifico contributo d'ardimento, di tenacia e di sacrificio, alla causa della Patria, recando, al conseguimento della vittoria, il più, fervido ausilio ».

Ed inoltre:

Citazione nel Bollettino di guerra 19 giugno 1918:

Su tutta la fronte, i palloni osservatorio hanno dato utilissima e coraggiosa cooperazione.

Proclama di S. A. R. Il Duca d' Aosta, comandante della 3°Armata, subito dopo l'offensiva austriaca sul Piave (15-23 giugno 1918).

Encomio solenne ai gruppi VII e IX di sezioni aerostatiche, tributato dal Generale Gibson comandante del Corpo d'Armata britannico sulla fronte italiana (1 aprile 1918).

DECORAZIONI INDIVIDUALI

Promozioni straordinarie a scelta, e nomine, per merito di guerra

Maggiore in S. P. E. ZICAVO cav. Enrico - Promozione a tenente colonnello:

Dall' inizio della guerra organizzatore del servizio aeronautico, con opera assidua, instancabile, intelligente, dava straordinario contributo di energia agli splendidi risultati conseguiti nella guerra aerea.

Preposto alla difesa antiaerea del Comando Supremo, colla sapiente organizzazione, colle opportune iniziative, noncurante dei disagi e dei rischi continui, riduceva, di mano in mano, al minimo, il pericolo degli attacchi aerei alla sede del Comando Supremo e della Reale Residenza, ottenendo, in questa speciale azione di guerra, uno splendido e durevole successo, il cui conseguimento devesi per intero alla sua opera ed al suo valore. In particolare, nell' attacco aereo dell' 11 febbraio 1917 da parte di velivoli nemici, dirigendo personalmente il complesso servizio di difesa, ottenne splendidi successi mercé le sagge disposizioni da lui impartite, tanto che i velivoli vennero posti in fuga -e due abbattuti- senza che avessero potuto recare alcun danno.

(Udine, giugno 1915 - febbraio 1917)

Maggiore di Milizia Territoriale MIARI de CUMANI conte Giacomo
Promozione a tenente colonnello.

Tenente di complemento Cappelloni Arnaldo

Nomina a tenente in S.P.E..

Tenente di complemento SOSTER Guglielmo

Promozione a capitano di complemento.

Decorazioni nell'ordine militare di Savoia

Cavaliere

Tenente Colonnello di M.T. MIARI de CUMANI conte Giacomo.
Maggiore in S. P. E. DI TONDO cav. Fausto.

Medaglie d'argento al valore militare

Maggiore DI TONDO cav. Fausto.

(Fronte carsica, Lima di Piave, 1915 - 18)

Maggiore MEDORI cav. Ugo.

(Carso, Tagliamento, Piave, 1916 -18)

Capitano GUGLIELMETTI Aldo.

(Sdraussina, 10 ottobre, 1916)

Capitano LANDINI Romeo.

(Macedonia - Piave, 1916 -17)

Capitano MORPURGO Vittorio.

Capitano SALANDRA Vittorio.

(Carso - Piave, 1915 -17)

Tenente ARMANNI Enrico.

(Perpiana – Vicenza, 23 febbraio 1918)

Tenente BAISI Pietro.

(S. Martino del Carso - Sdraussina - Casarsa, 19 ottob.- 2 nov. 1917)

Tenente BIANCHI Giovanni Battista.

Tenente BORGHI Ercole.

(Cielo del Medio Isonzo e del Medio Piave, febb.1916-ott.1917)

Tenente CAMBIERI Emilio.

Tenente CAPPELLONI Arnaldo.

(Isonzo, Piave, luglio 1916 - gennaio 1918)

Tenente CIANETTI Ettore.

(Mandela, Roma 7 settembre 1902).

Tenente CORCOS Giorgio

(Cielo del Carso e del basso Piave, 19 otto - 2 nov. 1917)

Tenente CORCOS Giorgio (2° concessione).

Tenente DE GIORGI Ugo.

(Albania, Carso, Piave, maggio 1911 - ottobre 1918)

Tenente FABRONI Gino.

(Cielo di Biancade, Piave, 16 giugno 1918)

Tenente FAGGIONATO Carlo.

(Cielo del Carso e del Piave, dicembre 1915; gennaio 1918)

Tenente HARDOUIN di GALLESE Giulio.

(Cielo dell'Isonzo e del Piave, giugno 1915 - febbraio 1918)

Tenente MARTINELLI Arturo.

(Carso, Piave, 1916 - 1917)

Tenente MEMMO Dino.

(Isonzo, Piave, febbraio 1917 - febbraio 1918)

Tenente MISSANA Umberto.

(Cassegliano, 11 settembre 1916)

Tenente NATALE Antonio.

(Monastir, Subia, 5 maggio 1917)

Tenente PONTREMOLI Aldo.

(Courcelle - Francia - 5 ottobre 1918)

Tenente PRANDELLI Giacomo.

(Isonzo, Piave - settembre 1915 -novembre 1918)

Tenente SOSTER Guglielmo.

(Sdraussina, 10 ottobre 1916)

Tenente SOSTER Guglielmo.

(Carso - Piave, 1916 - 1917)

Tenente TARANTOLA Francesco.

(Carso e basso Piave, febbraio, 1916 - giugno 1918)

Tenente URBANI Aldo.

(Cielo di Vascon, 16 giugno 1918)

Tenente VENDITTELLI Guido.

(Osteria della Fossetta, 17 novembre 1917)

Tenente ZANINI Mario,

(Cielo di Vascon 18 Giugno 1918)

Tenente ZANOTTI Vittorio.

(Carso, Isonzo, Piave, settembre 1915 - gennaio 1918)

Sottotenente FRATICELLI Umberto.

(Piave, 16 giugno 1918)

Caporale RABBI Carlo.

(Polazzo, 18 luglio 1917)

Medaglie di bronzo al valore militare

Maggiore VALENTE cav. Italo.

(Udine, 2 giugno 1917)

Capitano ALESSANDRINI Giovanni.

(Lio Maggiore - Burano di Venezia - gennaio 1918)

Capitano ALESSANDRINI Giovanni.

(Ca le Motte - Venezia - 8 maggio 1918)

Capitano GALLETTI Valentino.

(Carso, Isonzo, Piave - giugno 1915 - giugno 1917)

Capitano GIACCHI Alberto.

(Carso - basso Piave, luglio 1915 - gennaio 1918)

Capitano GUGLIELMETTI Aldo.

(Carso e basso Piave - luglio 1915 - gennaio 1918)

Capitano PATERNÒ del TOSCANO Michelangelo.

(Isonzo, Carso - luglio 1915 - ottobre 1916)

Capitano PIATTI Mario.

(Cielo del Trentino e degli Altipiani - agosto 1916 - nov. 1918)

Capitano PIZZICHELLI Aldo.

(Isonzo, Piave - Maggio 1915 - gennaio 1918)

Capitano PIZZICHELLI Aldo.

(Volpago - Selve, 15 - 23 giugno 1918)

Capitano ROTA Mario.

(Cieli del Carso e Piave, 1915- 18)

Capitano RUGGERI Norberto.

(Cielo dell' Isonzo, 9 giugno 1915 - 6 aprile 1917).

Capitano SABATINI Arnaldo.

(Isonzo, Carso, luglio 1915 - marzo 1916)

Capitano SALIS Salvatore.

(Posizioni carsiche - Casarsa, 17 ottobre - 5 novembre 1917)

Capitano SALIS Salvatore.

(Cielo di Vascon - 8 agosto 1918)

Capitano SARDI Alessandro.

(Carso, 19 agosto 1917)

Capitano Sardi Alessandro.

(Cieli del Carso, Pola, Piave, luglio 1915 giugno 1918)

Tenente Albini Federico.

(Carso, Alto Isonzo, Piave, febbraio 1916 - gennaio 1918)

Tenente APREA Francesco (alla memoria)

(Valle Obline, 10 maggio 1917)

Tenente AMBROSIANI Francesco.

(Cave di Gherian - Tripoli - 6 maggio 1919)

Tenente ARIONI Remo.

(Gorizia, 1917 - 1918)

Tenente BAGNANI Guido.

(S. Zanut, 18 settembre 1917)

Tenente BAISI Pietro.

(Sdraussina, 13 febbraio 1917)

Tenente BALDASSARRI Carlo.

(Carso, Piave, 1916 - 1917)

Tenente BATTAGLIA Giuseppe.

(Carso, Piave, 1916 - 1917)

Tenente BERNASCONI Giuseppe.

(Basso Piave, 1917 - 1918)

Tenente BIGELLI Pietro.

(Isonzo, Trentino, Pia ve, 1916 - 1918)

Tenente BIANCHI Giovan Battista.

(Carso, Piave, aprile 1916 - gennaio 1918)

Tenente BORGHI Ercole.

(Carso, Isonzo, Piave, febbraio 1916, gennaio 1918)

Tenente CALISSE Paolo.

(Kostanievica, 28 settembre 1917)

Tenente CARUSO Vittorio.

(Colussa, 18 maggio 1917)

Tenente CAMUCCINI Pietro.

(Zona di Gorizia, cielo del Montello, 27 ottobre 1917, 15 giugno, 25 ottobre e 4 novembre 1918)

Tenente Cantoni Tullio.

(Cieli del Carso, dell'Isonzo, del Piave, febbraio 1916, maggio 1918)

Tenente CAPRANICA del GRILLO Giuliano.

(Fronte Giulia, ottobre 1915, ottobre 1917)

Tenente DAL CORSO Carlo.

(Gorizia, Piave, 1917 - 1918)

Tenente De BELLEGARDE Federico.

(Cielo dell' Isonzo, marzo 1916, luglio 1917)

Tenente DIAMBRINI - PALAZZO Alessandro. (Carso, Macedonia, Altipiano di Asiago, febbraio 1916, novembre 1918)

Tenente DE FILPO Vincenzo.

(Cielo del Carso, 1915 - 1917)

Tenente FORNARI Francesco.

(Macedonia, Subia, maggio 1917)

Tenente GALLI Nazzareno.

(Isonzo, Altipiano d' Asiago, marzo 1917, ottobre 1918)

Tenente GIACCHI Alberto.

(Sdraussina, 10 ottobre 1916)

Tenente GRANDI Alessandro.

(Cielo di Gorizia, Piave, 1917 - 1918)

Tenente GUERRINI Benedetto.

(Cieli dell' Isonzo, del Piave, del Montello, ottobre 1917, novembre 1918)

Tenente JACOUCCI Luigi.

(Medio Isonzo, Montebelluna, Spilimbergo, 25 ottobre 1917, 23 giugno e 3 novembre 1918)

Tenente JANARI Osvaldo.

(Planina, Monteno, maggio 1917, ottobre 1918)

Tenente MATTEINI Manfredo.

(Carso, maggio 1915, ottobre 1917)

Tenente MAZZA Domenico.

(Castelmonte, 15 novembre 1916)

Tenente MAZZA Domenico.

(Isonzo e Piave, settembre 1916, gennaio 1918)

Tenente MAZZONI Ugo.

(Macedonia, 3 maggio 1917)

Tenente MINARDI Scipione.

(Zona di Gorizia, Cielo del Montello, 27 - 28 ottobre 1917, 15 - 23 giugno 1918)

Tenente MURGO Edoardo.

(Cielo degli Altipiani, dell' Isonzo e del Piave, aprile 1916, giugno 1918)

Tenente NEGRI Teresio.

(Ca la Motte - Venezia - 8 maggio 1918)

Tenente NICOLETTI Varo.

(Carso e Piave, febbraio 1916, gennaio 1918)

Tenente PETRACCHI Senatore.

(Isonzo, Piave, febbraio 1917, gennaio 1918)

Tenente PETRACCHI Senatore.

(Bainsizza, Isonzo, Piave, 11 febr. 1917, 3 nov. 1918)

Tenente PINZANI Vittorio.

(Gorizia, Montello, 1917 - 1918)

Tenente PIRONGELLI Pericle.

(Colussa, 18 maggio 1917)

Tenente POSTIGLIONE Gaetano.

(Bainsizza, Altipiano d'Asiago, marzo 1917, nov. 1918)

Tenente PROFUMI Giuseppe.

(Basso Piave, 5 aprile, 8 maggio 1918).

Tenente REMOR Pietro.

(Carso, Isonzo, Piave, aprile 1916, maggio 1918)

Tenente SALANDRA Mario.

(Sdraussina, 10 ottobre 1916)

Tenente SALANDRA Mario.

(Montebelluna, 16 novembre 1917)

Tenente SANDRI Aleardo.

(Carso e Piave, marzo 1916, gennaio 1918)

Tenente SAVINI Rodolfo.

(Doberdò, 22 ag-osto 1917)

Tenente SAVINI Rodolfo.

(Carso e Montello, settembre 1915, ottobre 1918)

Tenente TARANTOLA Francesco.

(S. Zanuti, 18 settembre 1917)

Tenente VINZANI Paolo.

(Isonzo, Trentino, Piave, febbraio - maggio 1916, giugno- settembre 1916, ottobre 1918)

Tenente ZANOTTI Vittorio.

(Corte Maser - Treviso - 20 ottobre 1918)

Sottotenente ARISTEO Alessandro.

(Spercenigo - Piave - 20 giugno 1918)

Sottotenente BARGHIGLIONI Carlo.

(Isonzo, Piave, agosto 1917 - luglio 1918)

Sottotenente BUONGIOVANNI Carlo.

(Cielo di Villarba, 15 giugno 1918)

Sottotenente CAVALLETTI Enrico.

(Lapay - Albania. 8 settembre 1916)

Sottotenente CORVI Mario.

(Vercoglia, 13 agosto 1917)

Sottotenente FERRARI Antonio.

(Cielo di Vascon, Carbonera - Piave - 18 marzo, 21 giugno 1918)

Sottotenente FRANCO Roberto.

(Lio Maggiore, Burano - Venezia, 15 novembre 1917)

Sottotenente GAMMA Giuseppe.

(Cà de Marchi. 15 giugno 1918)

Sottotenente LURIA Guido.

(Vascon, Carbonera - Treviso . 8 agosto 1918)

Sottotenente MERLINI Giulio.

(Lio Maggiore - Burano, Venezia, novembre 1917, gennaio 1918)

Sottotenente NODARI Mario.

(Monte Nevegno, 8 agosto 1918)

Sottotenente PERUGINI Domenico.

(Cielo di Petrano, 19 ottobre 1917)

Aspirante ufficiale CECINATO Francesco.

(Piave, 1918)

Furiere maggiore NUDI Libero.

(Mandela, Roma 7 settembre 1902)

Sergente maggiore CASADIO Severo.

(Cà Sfidigai - Gorizia - 13 maggio 1916)

Sergente maggiore CELESTINI Giovanni.

(Doberdò, 22 agosto 1917)

Sergente maggiore SODI Carlo.

(Udine, 2 giugno 1917)

Caporale BEDOSTI Ferruccio.

(Castelmonte, 13 maggio 1917)

Caporale BIANCOLINI Priamo.

(Capriva, 26 maggio 1917)

Caporale RUSTICHELLI Enrico.

(Cà la Motte - Venezia - 8 maggio 1918)

Aerostiere CORTI Ambrogio.

(Contea di Montebelluna, 26 gennaio 1918)

Aerostiere HERTEL Adolfo.

(Sdraussina, 10 ottobre 1916)

Aerostiere GRECIS Alessandro.

(Valle Obline - Tagliamento - 27 ottobre 1 novembre 1917)

Aerostiere MONTAGNA Enrico.

(Valle Obline, Tagliamento, 27 ottobre 1 novembre 1917)

Aerostiere PERRUCCHETTI Giuseppe

(Mandela, Roma 7 settembre 1902)

Aerostiere POLENTA Guido

(Mandela, Roma 7 settembre 1902)

Aerostiere ROMANO Antonio.

(Polazzo, 18 luglio 1917)

Aerostiere TERZANA Aroldo.

(Quattrofontane - Venezia - 1 febbraio 1918)

Croci di guerra al valore militare

Maggiore GRASSI cav. Giovanni.

(Alto Isonzo, Piave, Grappa, 1916 -1918)

Encomi solenni

Capitano GUGLIELMETTI Aldo.

(27 novembre 1917)

Capitano GUGLIELMETTI Aldo.

(1918)

Capitano ROTA Mario.

(Colussa, 18 maggio 1917)

Capitano RUSSO Umberto.

(Colussa, 16 maggio 1917)

Capitano SIMONE Beniamino.

(1930)

Tenente BERTINATTI Levante.

(Udine, 2 giugno 1917)

Tenente TARANTOLA Francesco.

(27 marzo 1918)

Tenente TARANTOLA Francesco.

(17 maggio 1918)

Tenente VENDITELLI Guido.

(Saratok -Serbia- 5 maggio 1917)

Sottotenente De FILPO Vincenzo,

(Pogliano, 4 ottobre 1915)

Sottotenente MATTEINI Manfredo.

(Perteole, Sacileto, S. Nicolò, 13-18 luglio, 31 agosto 1915).

Sottotenente MAZZETTI Alessandro.

(Udine, 2 giugno 1917)

Sottotenente OXILIA Angelo.

(Udine, 2 giugno 1917)

Sergente maggiore MARCUCCI Francesco.

(Castelmonte Prepotto, 13 marzo 1917)

Sergente Belli Aldo.

(Udine, 2 giugno 1917).

Bevacqua Antonio.

(Udine, 2 giugno 1917).

Caporal maggiore Piazza Mario.

(Perteole, 13 luglio 1915).

Caporale BERNACCHI Carlo.

(Perteole, 13 luglio 1915).

Aerostiere AJAZZI Angelo.

(Udine, 2 giugno 1917)

Aerostiere BORGIGLI Luigi.

(Udine, 2 giugno 1917)

Aerostiere CORNALI Francesco.

(Udine, 2 giugno 1917)

Aerostiere D'AMATO Corrusio.

(Perteole, 13 luglio 1915).

Aerostiere RUCCO Cesare.

(Perteole, 13 luglio 1915).

Capitano SIMONE Beniamino.

(1930)

UFFICIALI AEROSTIERI CHE USARONO IL PARACADUTE

Furono oltre 30 i lanci con il paracadute. Apparato non ancora perfezionato. Nonostante ciò uno solo, il tenente Aprea, morì, non per mancato funzionamento del paracadute, ma perchè questo, apertosi regolarmente, fu raggiunto, causa di mancanza di vento dai resti in fiamme del pallone incendiato, che lo urtarono.

Gli aerostieri, quindi, furono i primi aviatori, che hanno usato il paracadute, con esito felicissimo, allo scopo di salvarsi.

Capitani:

Alessandrini (due volte); Landini; Morpugo; Salis.

Tenenti:

Aprea (decaduto), Baisi; Calisse; Crostarosa; di Gallese; Falconi; Fraticelli; Funicello; Cordella (due volte); Gritti; Luria; Memmo; Natale; Pandolfi; Silenzi; Soster (due volte); Vendittelli; Vitolo; Canotti; Zoppi.

Sottotenenti:

Anastasi; Barcelloni; Buresti; Carboni.



N.º 4571

E.SERCITO ITALIANO

TESSERA DI RICONOSCIMENTO

rilasciata al *Ten. Colonnello Genio*
Zicavo Cav. Enrico
~~Comandante Difesa Aerea Com. Supremo~~
~~della Direzione Generale d'Aeronautica~~
 figlio di *Giorgio*
 e di *Maggi Rosa*
 nato a *Spezia* (Prov. *Genova*)

Addì *27 Ottobre 1917*
 Il ⁽²⁾ M. Gen. *Dir. Gen.*
Altaggiorelli

MINISTERO ARMI
 DIREZIONE GENERALE D'AERONAUTICA
 1917

AVVERTENZE:

- (a) - In caso di smarrimento della presente, occorre informare subito l'Ente che l'ha rilasciata.
- (b) - Rilasciando un duplicato, i Corpi ne faranno cenno sulla nuova tessera e nell'apposito registro da tenersi presso i vari Comandi.

(1). Grado, casat., nome, eventuale carica.
 (2). Grado e firma di chi rilascia la tessera (Comandante di corpo o di reparto o Capo di servizio).
 (3). Bollo d'Ufficio.

Tessera appartenuta al futuro comandante degli aerostieri Maggiore in S. P. E. ZICAVO cav. Enrico, promosso per merito di guerra a Tenente Colonnello.



Il tenente BAISI Pietro, con la medaglia di bronzo al Valor Militare, meritata a Sdraussina il 13 febbraio 1917. Nello stesso anno sarà decorato anche con quella d'argento. L'ufficiale morì per una malattia contratta in colonia.

Numero d'ordine del registro delle concessioni.....

349



Ministero della Guerra
Gruppo Aerostieri del Genio

Il Tenente Colonnello in S. M.

Marchegiano Cav. Alfredo

avendo frequentato con esito favorevole il corso di osservazione aerostatica è nominato

Osservatore dall'aerostato frenato

Roma, addì 1° Febbraio 1930 Anno VII



Il Colonnello del Genio
Comandante del Gruppo Aerostieri
(Enrico Zicavo)

Numero d'ordine del Registro delle concessioni

3898



Regio Esercito Italiano

I. A. R.

Il Comandante della 3^a Armata

Visto il R. Decreto 19 Gennaio 1918, n. 205:

Determina:

È concessa al Tenente Paoli Sig. Pietro

addetto al Comando della 10^a Sezione Aerostatica

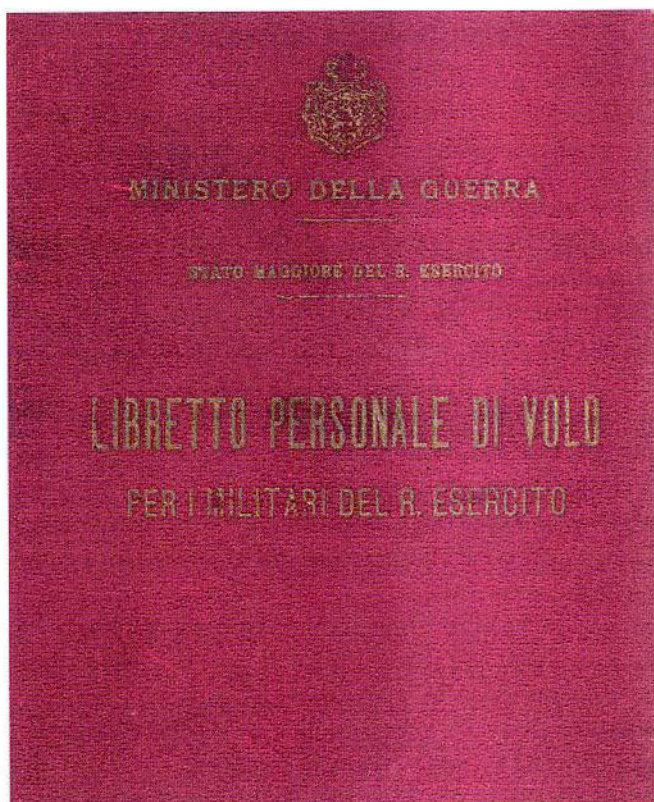
la Croce al Merito di Guerra

Per guerra, addì 30 Ottobre 1918

Il Gen. Generale

Capo di I. M. dell'Armata

114



Libretto di volo appartenuto ad un ufficiale del Genio Osservatore dall'aerostato. Sono evidenziate le ascese con tutti i dati caratteristici. È firmato dal comandante del reparto Colonnello ZICAVO.

Anno 1929.

DATA		VOLO IN ASCENSIONE	TIPO DEL MEZZO AEREO	RIFUGIO AL QUARTIERE E IN CAMPIONE IL MEZZO AEREO	SCOPO DEL VOLO o DELL'ASCENSIONE	CAMPIONE ORA DI PARTENZA	CAMPIONE ORA DI ARRIVO	NOME DEL PILOTA	FIRMA DEL COMANDANTE DEL CAMPIONE di partenza di arrivo	Volte
8	Aprile	0.45' 670	P.O.	G.A.G.	Alleanza. idorient.			Montepi		
19	"	0.40' 760	"	2 ^a comp.	Orientam.			Ceprenia		
22	"	0.40' 700	"	"	Osserv. lisi			"		
10	febbraio	0.20' 200	"	1 ^a comp.	Orientam.			Cap. Ullivitt		
10	"	2 ^a 700	"	"	"			"		
16	"	1 ^a 15' 500	"	"	Alizro panoram.			"		
6	"	0.15' 350	"	"	Lancio paracad.			"		
17	"	2 ^a 15' 700	"	"	Ricogn. punt. altim.			"		
21	"	2 ^a 15' 500	"	"	Alizro panoram.			"		
28	"	2 ^a 700	"	"	"			"		
3	Ottobre	0.35' 600	"	1 ^a comp.	Lancio paracad.			Cap. Ullivitt		
9	"	0.20' 600	"	"	"			"		

Stampa circolare: COLONNELLO DEL GENIO (Enrico Zicavo) COMANDANTE IL GRUPPO AEROSTATI

Terminologia aeronautica

A

AEROLOGIA: scienza che attende allo studio dell'atmosfera e dei vari fenomeni ad essi connessi.

AEROSTATICA: parte dell'aerotecnica che studia il fenomeno del sostentamento statico dell'aria.

AEROSTATO: sostentatore aereo statico costituito da un involucro contenente un gas più leggero dell'aria ambiente, la cui forza ascensionale è destinata al sollevamento di carichi.

AEROSTATO FLOSCIO: aerostato nel quale la forma esterna dell'involucro è mantenuta dal gas in esso contenuto.

AEROSTATO LIBERO: vedi: "Pallone libero".

ALLUNGAMENTO DELL'AEROSTATO: rapporto tra la lunghezza dell'asse longitudinale dell'aerostato ed il diametro di un cerchio di perimetro uguale a quello della sezione maestra.

ANCORA DELL'AEROSTATO: attrezzo simile alle ancore marine ma per lo più fornito di uncini multipli oppure accoppiati in serie come quelli di un erpice per favorirne la presa sulle scabrosità del terreno.

APPESANTIMENTO DINAMICO: componente verticale diretta verso il basso dell'azione aerodinamica totale su un aerostato.

ASSE LONGITUDINALE DELL'AEROSTATO: asse del solido di rivoluzione dell'aerostato costituito dall'involucro, passante per il baricentro e per il centro di volume.

B

BALIA PER AEROSTATO: palloncino riempito di gas sostentatore posto sotto ad un aerostato in cantiere, destinato ad alimentare automaticamente la camera gas.

BALLONET: vedi: "camera d'aria"

BARICENTRO DELL'AEROSTATO: centro di gravità di tutte le masse costituenti l'aerostato, compresa la massa dei gas contenuti.

C

CAMERA D'ARIA: spazio interno all'involucro destinato a contenere l'aria di compensazione. Si utilizza anche per indicare la parete che lo limita.

CAVO MODERATORE: stabilizzatore dell'aerostato costituito da un cavo lungo e pesante.

CENTRO DI GRAVITÀ DELL'AEROSTATO: vedi: "baricentro dell'aerostato".

CENTRO DI SPINTA DELL'AEROSTATO: baricentro del volume occupato dal gas sostentatore.

CERVO VOLANTE: più pesante dell'aria, costituito da una o più superfici portanti, che trattenuto da una fune può sostenersi in aria per effetto di un vento relativo. Talvolta il termine viene usato per indicare il Dra(k)chen Ballon.

CESTA: navicella di un aerostato.

D

DENSIMETRO (AEROSTATICO): apparecchio che misura la densità dei gas in base alla loro velocità di efflusso.

DISTACCO: manovra per la quale un aeromobile in partenza si distacca dal suolo o dall'acqua.

E

Equatore del pallone sferico: PARALLELO MASSIMO SULLA SUPERFICIE DEL PALLONE SFERICO.

F

FALSA QUOTA: quota, diversa da quella di equilibrio, raggiunta per azione aerodinamica o forza d'inerzia.

FORZA ASCENSIONALE RESIDUA: differenza fra la forza ascensionale di un aerostato pieno e il peso dello stesso.

FORZA ASCENSIONALE SPECIFICA DI UN GAS: forza ascensionale di cui è capace l'unità di volume di un gas. È la differenza tra il peso specifico dell'aria ambiente e quello del gas in determinate condizioni fisiche.

FORZA ASCENSIONALE STATICA: spinta verso l'alto di un aerostato, dovuta esclusivamente al gas sostentatore contenuto nelle apposite camere.

FORZA DI GALLEGGIAMENTO: forza sostentatrice statica di un aerostato alla quota di equilibrio (v. Quota di equilibrio).

FORZA SOSTENTATRICE DINAMICA: componente verticale diretta verso l'alto dell'azione aerodinamica totale su un aerostato o su un pallone osservatorio.

FUNE DI STRAPPAMENTO: fune utilizzata dai piloti od osservatori di aerostato, per provocare un ampio strappo nella parte superiore dell'involucro dell'aerostato per determinare il rapido sgonfiamento dell'involucro stesso quando occorra.

FUNE DI VALVOLA: fune utilizzata dai piloti od osservatori di aerostato che serve per l'apertura comandata di una valvola da gas o d'aria.

FUNI DI SOSPENSIONI: funi che collegano la navicella all'involucro di un aerostato.

G

GUALDRAPPA: parte del rivestimento di un aerostato cui si connettono le funi di sospensione.

H

HANGAR: locale chiuso destinato al ricovero del mezzo.

I

INCESTATA: urto della navicella contro la superficie terrestre.

INQUINAMENTO DEL GAS: stato di impurità del gas sostentatore, dovuto a mescolanza con aria o altro gas più pesante che ne riduce la forza ascensionale.

INSACCATA: vedi: "incestata".

INVOLUCRO: membrana che costituisce la parete della camera gas di un aerostato.

M

MANICA DELL'AEROSTATO: appendice tubolare inferiore dell'involucro destinata al gonfiamento dell'aerostato e, negli sferici, all'uscita automatica del gas sostentatore quando questo si dilata.

MANICA DI APPENDICE: vedi: "manica dell'aerostato".

MANICOTTO: vedi: "manica dell'aerostato".

MANOVRA: complesso delle operazioni atte a spostare gli aerostati dalla superficie.

MONGOLFIERA: aerostato il cui sostentamento è ottenuto con aria calda.

MOTOPALLONE: pallone osservatorio munito di organi ausiliari di propulsione e di governo.

N

NAVICELLA: parte dell'aerostato ad esso collegata o sospesa, destinata a contenere personale, motore e carichi.

P

Pallone ad aria: VEDI: "MONGOLFIERA".

PALLONE FRENATO: aerostato le cui ascensioni sono regolate da cavi di ritenuta.

PALLONE LIBERO: aerostato privo di organi motopropulsori e di direzione, che naviga spinto dalle correnti atmosferiche.

PALLONE OSSERVATORIO: pallone frenato destinato come osservatorio e dotato di forma ed organi speciali per rimanere orientato al vento.

PALLONE PILOTA: piccolo aerostato utilizzato per osservazioni aerologiche.

PALLONE SFERICO: aerostato avente forma di rivoluzione praticamente sferica.

PALLONE Sonda: aerostato munito di strumenti per osservazioni meteorologiche a grandi altezze.

PALLONE STRATOSFERICO: pallone capace di raggiungere la stratosfera e mantenersi per qualche tempo.

PARACADUTE: congegno di stoffa leggera forgiata a calotta e connessa con cavi ad un anello inferiore, munito di adatti dispositivi per la fuoriuscita di aria, destinato ad aprirsi nella caduta ed a far discendere un corpo.

PARCO AEROSTIERI: unità organica costituita da uno o più aerostati militari da osservazione, dai mezzi e dagli uomini per manovrarli.

PARTENZA: vedi: "distacco"

PIÙ LEGGERO DELL'ARIA: locuzione utilizzata per indicare un sostentatore statico.

POLO DEL PALLONE SFERICO: zona circolare dell'involucro che circonda l'estremità superiore dell'asse del pallone.

POPPIA: parte posteriore dell'involucro di un aerostato.

PORTANZA STATICA DELL'AEROSTATO: forza sostentatrice statica di cui è capace tutto il gas sostentatore contenuto nell'involucro.

PRUA: parte anteriore dell'involucro di un aerostato.

Q

QUOTA DI EQUILIBRIO: quota atmosferica alla quale la forza sustentatrice statica dell'aerostato eguaglia il peso totale sostenuto.

R

RETE DELL'AEROSTATO: complesso di funi intrecciate e legate fra loro come maglie di rete destinate a contenere l'involucro gonfio di gas ed a sostenere i carichi dell'aerostato.

RETE DI SOSPENSIONE: vedi: "rete dell'aerostato".

ROTTURA DI EQUILIBRIO IN PARTENZA: differenza tra la forza ascensionale residua e la somma del carico utile più la zavorra. Vedi: "alleggerimento iniziale".

S

SACCO DI FLOTTAMENTO: sacco destinato ad essere riempito di aria o altro gas per assicurare il sostentamento idrostatico di organi o di persone.

SBARRAMENTO AEREO: insieme d'ostacoli formato da cavi trattiene da aerostati destinati ad ostacolare il passaggio degli aerei.

SFERICO: vedi: "pallone sferico".

SOSPENSIONI: vedi: "funi di sospensioni".

SOSPENSIONI INTERNA: vedi: "funi di sospensione interna".

SOSTENTAMENTO DINAMICO: vedi: "forza sustentatrice dinamica".

SOSTENTAMENTO STATICO: vedi: "forza sustentatrice statica".

SOSTENTATORE: corpo capace di sostenere un peso, per effetto delle reazioni del fluido nel quale è immerso.

SOSTENTATORE DINAMICO: sostentatore il cui sostentamento è dovuto alle reazioni provocate dal moto relativo del corpo nel fluido.

SOSTENTATORE STATICO: sostentatore il cui sostentamento è dovuto alla spinta del fluido in cui è immerso.

STABILIZZATORE DELL'AEROSTATO: corpo pesante di forma allungata e flessibile o articolato che, adagiandosi sul terreno o sull'acqua nella navigazione presso la superficie o all'ormeggio, modera le variazioni di quota.

STELLA DELLA RETE DELL'AEROSTATO: parte superiore della rete dell'aerostato, costituita da elementi radiali, che collega il cerchio della valvola superiore al resto della rete.

STOFFA GOMMATA: stoffa composta da due o tre strati di tela con interposizione di gomma.

STOFFA PER INVOLUCRO: tessuto di seta o di cotone semplice o di più strati sovrapposti alternativamente, impermeabilizzati con sottilissimi spessori di vernice o di gomma o di membrana animale, distesi superficialmente od interposti fra i vari strati.

STRAPPAMENTO: lacerazione predisposta in un aerostato che si opera, all'occorrenza, per ottenere il rapido svuotamento dell'involucro.

STRATOSTATO: speciale aerostato destinato ad ascensioni nella stratosfera.

T

TRENO DI CERVI VOLANTI: serie di cervi volanti vincolati a terra da una unica fune.

TRENO DI PALLONI: serie di palloni schierati verticalmente, di cui ciascuno serve a sostenere il cavo che lo vincola al sottostante; si adopera per ostruzioni aeree elevate e per ricerche aerologiche a grande altezza.

V

VALVOLA AEROSTATICA: valvola posta sull'involucro di un aerostato allo scopo di regolare la fuoriuscita del gas. Può essere ad apertura automatica, per effetto della pressione del gas dell'involucro; ad apertura comandata, a volontà del pilota; o contemporaneamente automatica e comandata.

VALVOLA D'ARIA D'ENTRATA: valvola destinata a regolare l'entrata dell'aria nella camera d'aria (ballonet) di un aerostato.

VALVOLA D'ARIA DI USCITA: valvola destinata a regolare la sfuggita dell'aria del ballonet di un aerostato.

VALVOLA GAS: congegno automatico o comandato destinato a regolare la sfuggita del gas da un aerostato.

VELOCITÀ ASCENSIONALE: componente verticale della velocità di un aeromobile. Variazione di quota del medesimo nell'unità di tempo.

Z

ZAVORRA: carico di sabbia o altro materiale acconcio, che equilibra la differenza tra la forza ascensionale residua ed il carico utile.

ZAVORRARE: caricare zavorra sull'aerostato.

Bibliografia

- G. Boffito: "Il volo in Italia" G. Barbera editore – Firenze 1922
- E. Zicavo: "Notizie storiche sulle specialità Aerostieri e Fotografi del Genio nel R.E. Italiano.- Roma 1929
- E. Zicavo: "Il libro d'oro dell'aerostiere" – Roma 1931
- L. Crosara: "Gli aerostieri" – Roma 1924
- A. Lodi: "Origini dell'Aeronautica Militare Italiana e partecipazione degli Aerostieri del Genio alla Campagna d'Africa del 1887-88" Estratto da: "Revue Internationale d'Histoire Militaire" Tome III 1951 Roma 1952
- Commissariato generale per l'Aeronautica:
Dispense varie anno 1918.

Ringraziamenti

Per la redazione e correzione delle bozze, la sig.ra Gabriella LEONARDI.

Per il contributo fotografico, il sig. Franco MESTURINI.

Per la documentazione relativa al cap. Baisi, si ringrazia il sig. Osvaldo BAISI.

IL MINISTERO DELLA GUERRA NELLA PRIMA ETÀ LIBERALE (1861/1875): ORGANIZZAZIONE E PERSONALE. LINEAMENTI DI RICERCA

Premessa

Lo studio delle istituzioni politiche ha dedicato una certa attenzione all'organizzazione centrale dello Stato e, in particolar modo, ai ministeri. Tuttavia, si deve registrare un aspetto di particolare interesse. All'interno di tale disciplina non è stato coperto lo spazio relativo al Ministero della Guerra quale organo di direzione, coordinamento e controllo dell'organizzazione militare.

Con tale iniziale contributo, si intende offrire una prima chiave di lettura tentando di avviare una riflessione su di un settore dell'organizzazione statale trascurato. Per quanto concerne poi la branca della storia delle istituzioni militari, si deve rilevare che, nel corso del tempo, è stata prestata particolare attenzione ad altre istituzioni di chiaro interesse come, ad esempio, il corpo di stato maggiore ¹.

L'organizzazione, la struttura e i processi burocratici dell'amministrazione del Regno d'Italia, sono strettamente legati e costituiscono la natura prosecuzione dell'organizzazione del Regno di Sardegna. In effetti, come è stato già rappresentato in altre sedi, il modello ministeriale piemontese costituisce la base di quello italiano ².

È opportuno pertanto, anche in relazione a tale primo contributo relativo ai principali sviluppi del Ministero della Guerra, sottolineare la matrice piemontese.

La ricerca in questione ha riguardato essenzialmente l'evoluzione dell'organizzazione centrale del Ministero della Guerra dall'Unità d'Italia al 1875 ovvero del primo quindicennio della vita nazionale italiana con un governo saldamente nelle mani della c.d. "Destra storica".

Si è pertanto focalizzata l'attenzione sugli ordinamenti come desunti dal Calendario Generale del Regno per gli anni 1859-1875, cercando di metterli in relazione tra loro sulla base della visione d'insieme del periodo analizzato ³.

Preliminarmente, a giudizio di Cassese, si deve osservare che "nel tratteggiare i caratteri originali della storia amministrativa italiana [...] due

¹ Si veda CARLO MAZZACCARÀ, L'evoluzione del Corpo di Stato Maggiore nei Regni di Sardegna e d'Italia, in *Memorie Storico-Militari*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, 1981, pp. 349-386.

² GUIDO MELIS, *Storia dell'amministrazione italiana (1861-1993)*, Bologna, Il Mulino, 1996, pp. 22-32.

³ Se non diversamente indicato, i dati relativi ai gradi, alle posizioni d'impiego e all'evoluzione della struttura ministeriale, sono stati desunti dall'analisi sistematica dei Calendari Generali del Regno, annate 1859-1875, ad eccezione del 1861 che non è stata reperita.

caratteri sono assenti" e, in particolare, il riferimento è chiaro: "il primo di tali elementi caratterizzanti altre storie amministrative, ma assente in Italia, è quello della tradizione militare, che va di pari passo con la proiezione coloniale [...] lo sforzo militare è stato concentrato nel tempo, perché diretto a combattere guerre, non a tenere il controllo di interi paesi per un periodo prolungato. Inoltre, e forse proprio per questo, l'Italia ha avuto capi militari poco capaci e gerarchie militari deboli" ⁴.

Rimane da verificare se tale affermazione ha valenza anche per il ministero che, per tradizione, è stato il depositario della cultura militare e della tradizione sardo-piemontese. Il periodo analizzato abbraccia anche il fenomeno della repressione del "brigantaggio" o insorgenza meridionale, nonché le prime rivolte sociali soprattutto nel Meridione come quella di Palermo del 1866 con tutte le conseguenze del caso nella repressione di fenomeni che tendevano a destabilizzare tutto il giovane sistema amministrativo italiano.

Quindi si può ritenere che, almeno sotto il profilo del controllo interno del Paese, soprattutto l'esercito abbia saputo svolgere adeguatamente il suo ruolo di sentinella armata a garanzia dell'unità nazionale. Restano da verificare, almeno in ipotesi, le capacità dei capi militari e quanto poi le gerarchie militari fossero effettivamente deboli.

Aspetti generali dei ministeri

Il criterio generale di divisione dei ministeri in età liberale consisteva nell'abbracciare "una grande sezione, considerata come autonoma, dell'attività dello Stato. Quale sia il contenuto e quali i limiti degli uffici ai singoli ministeri affidati, vien determinato dalle positive fonti del diritto amministrativo. Però è necessario rilevare e considerare attentamente la ragione organica la quale presiede a questa distribuzione di tutta l'attività dello Stato fra i vari ministeri, non solamente perché in questo modo si avrà intelligenza piena ed intera dell'ordinamento positivo, ma anche per riscontrare nella vita attuale degli stati quelle grandi distinzioni dell'attività pubblica [...] abbiamo ottenuto, con procedimento rigorosamente organico, cinque grandi divisione dell'attività dello Stato, cui risponderebbe il contenuto di cinque ministeri fondamentali:

- 1° Rapporti coll'estero;
- 2° Mantenimento dell'ordine giuridico all'interno;
- 3° Ingerenza nei rapporti sociali;
- 4° Forza Armata;
- 5° Mezzi economici" ⁵.

⁴ SABINO CASSESE, *I caratteri originali della storia amministrativa italiana*, in "Le Carte e la storia", a. V, n. 1, 1999, pp. 7 - 15.

⁵ VITTORIO EMANUELE ORLANDO, *Principii di diritto amministrativo*², Firenze, G. Barbèra Editore, 1905, pp. 58-9.

In particolare, per quanto riguardava le attribuzioni assegnate al ministero della guerra, erano individuate le seguenti competenze: "Oltre l'arruolamento, l'istruzione, l'ordinamento dei quadri dell'esercito e i servizi amministrativi, ne dipendono le piazze forti e il materiale di guerra, i servizi sanitari militari. Specialità: la giustizia militare che teoricamente starebbe col ministero di grazia e giustizia. (Oltre le divisioni pel gabinetto, personale, ragioneria, ecc., comprende cinque direzioni generali: della fanteria e cavalleria, dell'artiglieria, del genio, delle leve e truppe, dei servizi amministrativi)" ⁶.

In via principale, è da segnalare che, tra le attribuzioni della Corona nelle relazioni con il potere esecutivo, un autorevole giurista pubblicista dell'età liberale, sottolineava come, ai sensi dell'articolo 5 dello Statuto Albertino, il re fosse il capo supremo del potere esecutivo. In effetti, il re attuava questa funzione attraverso il "comando delle forze di terra e di mare. Anche questo diritto si giustifica con una ragione di solennità formale. L'esercito è la manifestazione più saliente delle forze esterne dello Stato: e dall'altra parte le normali manifestazioni di questa forza sono possibili solo quando essa è ricondotta ad una rigorosa unità, sia pure simbolica. L'esercizio materiale di questo diritto, soprattutto in tempo di guerra, dipenderà dalle attitudini personali del Re, il quale, quando ne difetti, se ne riferirà praticamente ad un comandante capace. Qui trova un'elegante applicazione il principio [...] per cui la responsabilità ministeriale implica sempre una partecipazione cosciente all'atto regio. Or siccome una tale partecipazione può non verificarsi, per ragione di incompetenza, riguardo al comando di un esercito in tempo di guerra, così, secondo una corretta consuetudine di cui abbiamo in Italia precedenti, si suole determinare, con apposita legge, chi sarà il responsabile per questa regia prerogativa, e cioè, in genere il capo dello stato maggiore" ⁷.

***Il ministero della guerra sardo-piemontese* ⁸**

Seppure leggermente decentrato rispetto al tema della ricerca, si è ritenuto necessario analizzare l'organizzazione centrale della Guerra almeno per i due anni precedenti l'Unità d'Italia onde trarre qualche considerazione relativa al passaggio dal ministero sardo a quello italiano ⁹.

Per quanto riguarda l'ordinamento del ministero è da rilevare che il ministero nel 1859 era un organismo di modeste dimensioni con un ministro, un segretario generale e un direttore generale, rispettivamente

⁶ V. E. ORLANDO, *Principii* cit., pp. 62-3.

⁷ VITTORIO EMANUELE ORLANDO, *Principii di diritto costituzionale*, Firenze, G. Barbèra Editore, 1905, p. 206.

⁸ Si veda quanto indicato circa il Ministero della Guerra del Regno di Sardegna. Si precisa che all'atto della consultazione dei Calendari del Regno non è stato reperito quello del 1861.

⁹ Chi scrive sta conducendo una ricerca parallela allo scopo di poter tratteggiare anche l'evoluzione del Ministero della Guerra, già Segreteria di Stato di Guerra e Marina, nel periodo compreso tra la Restaurazione di Vittorio Emanuele I e l'Unità d'Italia.

Alfonso Ferrero della Marmora, generale d'armata, Leopoldo Valfrè di Bonzo, maggior generale d'artiglieria e Alessandro Buglione di Monale ¹⁰; quindi si tratta di una struttura estremamente gerarchizzata.

Il segretariato generale era diviso in:

- Gabinetto,
- tre divisioni:
 - Personale su due sezioni;
 - Reclutamento su quattro sezioni e
 - Archivi;
- un "ufficio" del servizio interno.

L'unica Direzione Generale "del Materiale e dell'Amministrazione Militare" era strutturata su:

- un Ufficio d'Intendenza su due sezioni, Protocollo e affari generali e Contratti e
- cinque divisioni:
 - Artiglieria sulle sezioni Materiale (tecnica), Contabilità finanziaria e Contabilità in materie;
 - Genio militare su due sezioni Materiale (tecnica) e Contabilità;
 - Servizi amministrativi su quattro sezioni e precisamente Sussistenze, Casermaggio, Vestiario e rimonta, Spedali;
 - Contabilità dei Corpi (su due sezioni) e
 - Contabilità centrale (su due sezioni: contabilità e spedizione dei mandati).

Inoltre, è da osservare, per esempio, la presenza come capo sezione del capitano d'artiglieria Carlo Alberto Nicolis di Robilant che assunse l'incarico di capo divisione nella medesima area con i gradi di luogotenente colonnello e colonnello negli anni Sessanta sotto i ministri de Genova di Pettinengo, Petitti Bagliani e Alessandro della Rovere.

Il reggente della divisione "Contabilità centrale" era il capo sezione Domenico Lerici che, nel periodo successivo di seguito analizzato, raggiunse l'incarico apicale di Direttore Generale ¹¹.

Molto del personale civile del ministero sardo-piemontese è presente nei calendari del regno successivi all'Unità, confermando il fenomeno iniziale della "piemontesizzazione" delle carriere ¹².

Vi sono poi altre osservazioni relative al personale:

- i capi divisione ricoprivano il grado di luogotenente (o tenente) colonnello (conte Annibale Galli della Loggia alla div. personale, Francesco

¹⁰ Un Luigi Buglione di Monale nato a Saluzzo nel 1821 e morto a Roma nel 1884, ammiraglio è censito nell'Enciclopedia Militare, vol. II, p. 495.

¹¹ Un Felice Lerici, nato a Susa nel 1841 e morto a Torino nel 1915, generale, risulta censito nell'Enciclopedia Militare, vol. IV, p. 570.

¹² S. CASSESE, *I caratteri originali* cit., p. 11 e G. MELIS, *Storia dell'amministrazione* cit., p. 37.

Lorenzo Tallone a quella di artiglieria e Alessandro Rocci a quella del genio militare) o di colonnello come nel caso di Francesco Clodoveo Monti capo della div. reclutamento)¹³;

- un intendente (Gaspere Teodoro Moncasi) era assegnato quale capo divisione a quella della contabilità centrale;
- per le restanti divisioni (Archivi, Servizi amministrativi, contabilità dei corpi) non si sono indicazioni di sorta, lasciando intendere che si tratti del personale civile del ministero.

Una particolarità riguarda il capo divisione Ignazio Fenoglio che era inquadrato presso la II sezione contratti dell'Ufficio di Intendenza e che rimase nella medesima posizione fino al 1863.

Per quanto riguarda la provenienza dai corpi degli ufficiali in servizio nell'organizzazione centrale, si deve precisare che due provenivano dalla fanteria (Monti e Galli della Loggia), uno dall'artiglieria e uno dal genio.

Approfondendo l'analisi dell'organizzazione ministeriale, presso l'"Ufficio d'intendenza" era comandato Giovanni Plantard, commissario di guerra di 2ª classe quale reggente della I sezione "Protocollo e affari generali", mentre per la II è stato già detto precedentemente.

Relativamente alle divisioni artiglieria e genio il capo sezione di entrambe le I sezioni "Materiale (tecnica)", che si potrebbero definire "ad alto impatto tecnologico", era un ufficiale del Corpo; nel primo caso il già ricordato Carlo Alberto Nicolis di Robilant mentre nel secondo il maggiore Giuseppe Pozzo. Nelle rimanenti sezioni "Contabilità" delle due divisioni vi era esclusivamente personale civile.

Per quanto riguarda la divisione "Servizi amministrativi", i capi delle sezioni "Sussistenza", "Commissariato", "Vestiaro e rimonta" erano impiegati civili; al contrario, il responsabile della sezione "Spedali" era il capitano di fanteria Luigi Marchese. Inoltre, presso la sezione "Vestiaro e rimonta" vi era indicato, quale segretario di 1ª classe, il capitano di fanteria Pasquale Grondona.

Nella divisione "Contabilità dei corpi", il facente funzioni di capo della I sezione era il maggiore nella Regia Casa degli Invalidi Camillo Capisani, mentre l'incarico di reggente della II sezione era stato affidato al commissario di guerra di 1ª classe Gioacchino Trulletti (comandato).

Infine, entrambi i capi delle sezioni che facevano capo alla divisione "Contabilità centrale" erano civili (Giacinto Alliaud e Fortunato Giuseppe Tempia).

Per quanto riguarda poi le onorificenze, la quasi totalità dei capi sezione era stata insignita del titolo di cavaliere dell'ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro (con alcune eccezioni), i capi divisione e paritetici per funzioni

¹³ Si ritiene necessario precisare che, nel calendario del regno dello stesso anno compaia come segretario di prima classe presso la divisione "Servizi amministrativi" tale Giuseppe Carlo Tallone. Resta da verificare un'eventuale parentela con il capo della divisione "Artiglieria".

(ad esempio il capo sezione Giuseppe Brunetti, responsabile dell'“Ufficio del servizio interno”) avevano ricevuto il titolo di cavaliere o di ufficiale del medesimo ordine. Tralasciando poi le tre figure di vertice dell'amministrazione della guerra, l'unico ufficiale insignito della croce di cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia era il tenente colonnello Alessandro Rocci, direttore capo divisione del “Genio militare”¹⁴.

In definitiva, la distinzione degli uffici secondo la dipendenza diretta dal segretario generale o dal direttore generale sottendeva a due distinte categorie: mentre il segretariato generale si sarebbe dovuto occupare del personale militare, a prescindere dal grado, la direzione generale “del materiale e dell'amministrazione militare” si sarebbe fatta carico di assicurare tutta la struttura che si può definire di supporto al combattimento e di supporto logistico.

L'anno successivo, nel 1860, con la nomina di un nuovo ministro della guerra, il luogotenente generale Manfredo Fanti¹⁵, furono sostituiti anche il segretario generale, il parigrado Vittorio Alliaud e il direttore generale, maggiore generale Ignazio de Genova di Pettinengo che nel biennio 1865-66 assunse anche le funzioni di ministro della guerra¹⁶. Per quanto riguardava il segretariato generale si deve rilevare unicamente la costituzione della divisione “Truppe e matricola”, che assorbiva le funzioni di due delle tre sezioni della divisione reclutamento, mentre per la direzione generale si osserva innanzitutto che, tolto l'Ufficio d'intendenza e la divisione “servizi amministrativi”, in tutte le altre branche fu eliminata la classificazione in sezioni (non presente nel calendario del 1860). Si deve anche riportare che nell'elenco delle divisioni quella di Artiglieria sopravanzava “l'Ufficio d'Intendenza” rispetto al calendario precedente. Inoltre, fu costituita la divisione “Servizio sanitario” in vece della precedente sezione Spedali, probabilmente in seguito all'accresciuto interesse verso il settore che non doveva essere limitato unicamente alla mera gestione degli ospedali.

Vi sono poi alcune osservazioni relative al personale:

- i capi divisione ricoprivano il grado di capitano (Luigi Marchese), luogotenente colonnello (Giuseppe Pozzo alla div. “Genio militare”) o di colonnello come nel caso di Francesco Lorenzo Tallone capo della div. di artiglieria), mentre non è stata riportata alcuna indicazione del grado del conte Annibale Galli della Loggia;
- il capo divisione dei “Servizi amministrativi” (marchese Francesco Cibo Ottobre) fu delegato a reggere anche l'intendenza di Milano;

¹⁴ Si permette di rimandare a VIRGILIO ILARI e FLAVIO CARBONE, *Lineamenti dell'Ordine Militare d'Italia*, Gruppo decorati OMI, Roma, 2003, poi ampiamente superato e corretto nella prima parte da F. CARBONE, *Le ricompense al valore nel Regno di Sardegna. I distintivi d'onore e la divisa dell'ordine militare di Savoia tra il 1793 ed il 1836* in Stato Maggiore dell'Esercito, “Bollettino dell'Archivio dell'Ufficio Storico”, a. VI-VII, n. 11-14 gennaio 2006/dicembre 2007, pp. 177-223.

¹⁵ Si veda il profilo tracciato in Enciclopedia Militare, vol. III, pp. 662-663.

¹⁶ Sulla figura del militare si rinvia al profilo tracciato in Enciclopedia Militare, vol. III, pp. 408-409 e F. STEFANI, *La storia della dottrina e degli ordinamenti dell'esercito italiano*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, 1984, p. 185.

- per le restanti divisioni si deve riscontrare la presenza del maggiore d'artiglieria Nicolis di Robilant e del capitano del genio Carlo Garezzo.

Relativamente alla provenienza dai corpi degli ufficiali in servizio nell'organizzazione centrale, si deve precisare che due provenivano dall'artiglieria (Tallone e Nicolis di Robilant), due dal genio (Pozzo e Garezzo) e uno dalla fanteria (Marchese).

Proseguendo nell'analisi delle questioni relative al personale, la divisione reclutamento perse il capo divisione sostituito dal capo divisione Carlo Luigi Borbone, proveniente direttamente dal Gabinetto; in connessione con la costituzione nella nuova divisione "Truppe e matricola", Paolo Crodara Visconti, già capo della II sezione della div. reclutamento, assunse le funzioni di capo divisione.

Continuando a osservare le questioni relative al personale si può notare che il capo divisione di artiglieria, Francesco Lorenzo Tallone, fu promosso al grado di colonnello; fu sostituito definitivamente il capo sezione della I "Protocollo ed affari generali" nominando il conte Carlo Fantoni; per quanto riguarda la divisione del "Genio militare", il "vecchio" capo sezione della I "Materiale (tecnica)", Giuseppe Pozzo, fu nominato luogotenente colonnello e capo divisione in sostituzione di Alessandro Rocci mentre le funzioni delle sezioni contabilità furono assunte dal capo divisione Vittorio Varetti-Lisimachus proveniente da una di queste ultime.

Fu nominato direttore capo divisione alla neocostituita divisione "Servizio sanitario", coerentemente all'incarico già ricoperto, il capitano di fanteria Luigi Marchese.

Presso la divisione "Contabilità dei corpi" sembra verificarsi una riduzione di organico tanto che anche in questo caso non compare la divisione in sezioni. Da rilevare è la presenza di Francesco Buglione di Monale quale segretario di prima classe ¹⁷.

Per quanto riguarda la divisione "Servizi amministrativi" il capo divisione titolare, marchese Francesco Ottobre Cibo, fu delegato a reggere anche l'Intendenza di Milano.

Inoltre, la divisione "Contabilità centrale" sembra ridursi di personale con la nomina del capo sezione Giacinto Alliaud a direttore capo divisione, in sostituzione di Gaspare Teodoro Moncasi.

L'evoluzione dell'ordinamento del Ministero della Guerra

Il Ministero della Guerra nella sua prima composizione rappresentava un evidente ingigantimento di quel modesto organo centrale di matrice piemontese.

¹⁷ Resta da verificare l'eventuale parentela con il precedente direttore generale, Alessandro Buglione di Monale.

Infatti, la situazione dell'organizzazione ministeriale al 1862 è strutturata su di un segretariato generale e cinque direzioni generali:

- Armi di fanteria e cavalleria;
- Armi speciali (artiglieria, genio e stato maggiore);
- Leve, bassa forza e matricola;
- dei Servizi Amministrativi;
- della Contabilità.

Infine, era costituita in seno al Ministero anche una commissione speciale di liquidazione, istituita con regio decreto 7 settembre 1860 che ebbe vita limitata a circa cinque anni.

Iniziando dal Segretariato generale, in via principale, si può osservare che era composto unicamente da divisioni. Erano stati soppressi, almeno in questa fase, gli uffici di diretta dipendenza dal segretario. Presso il segretariato, dunque, era attestato il gabinetto del ministro con rango di divisione e un direttore capo divisione; ciò a differenza dei gabinetti delle direzioni generali che erano retti da capi sezione. Nonostante la crescita dell'apparato burocratico, il segretariato generale rimase strutturato su cinque divisioni:

- gabinetto del ministro;
- divisione Giustizia e istituti militari;
- divisione Personale, servizio interno e pensioni;
- divisione provvisoria per gli affari del Corpo Volontari italiani;
- divisione archivi ¹⁸.

La divisione provvisoria assolse la sua funzione in poco tempo, tanto che nel calendario del 1863 non compariva più.

Per quanto riguarda il personale del segretariato generale, si può notare la presenza di capi divisione che provenivano dallo stesso segretariato generale di qualche anno prima. Ad esempio, il capo della divisione gabinetto del ministro era Carlo Emilio Boldrino, già nella divisione reclutamento nel 1860; Giuseppe Maria Cagnino, capo della divisione giustizia e istituti militari era già nella divisione gabinetto del 1860, così Giuseppe Brunetti, direttore capo di divisione della divisione personale, servizio interno e pensioni, proveniente proprio dal servizio interno. Stessa posizione poi per il cavaliere Pietro Bongiovanni, capo della divisione Archivi.

Definita l'organizzazione del segretariato, si può concentrare l'attenzione sulle direzioni generali. Preliminarmente, si ritiene che la nascita delle direzioni generali di fanteria e cavalleria e delle armi speciali nacque dalla necessità di uniformare a un solo criterio l'organizzazione delle singole armi e corpi e quindi, fanteria, cavalleria, artiglieria, genio e stato maggiore prove-

¹⁸ Sulla questione degli archivi, si rimanda a GUIDO MELIS, *Il deposito della memoria. L'evoluzione degli archivi amministrativi nella storia italiana*, in *Rassegna degli Archivi di Stato*, a. LXI, n. 1-2-3, 2001, pp. 209-225.

nienti dai differenti modelli assunti negli eserciti preunitari. Il Corpo di Stato Maggiore nel periodo in analisi non assunse quell'importanza determinante che ebbe solamente a partire dal 1882 con la chiara assegnazione al comandante del corpo di stato maggiore – Capo di stato maggiore, della responsabilità della conduzione delle operazioni militari in tempo di guerra, lasciando al ministro della guerra la gestione della forza armata in tempo di pace ¹⁹.

Il maggior (poi tenente) generale Carlo Gibbone resse la direzione generale dal 1861 fino al 1875 ²⁰. La direzione generale delle armi di fanteria e cavalleria era costituita su:

- gabinetto;
- divisione di fanteria (servizio attivo);
- divisione di fanteria (servizio sedentario e matricola ufficiali);
- divisione di cavalleria.

Per la direzione generale delle armi di fanteria e cavalleria, si può osservare che una sola posizione delle quattro di capo divisione fu occupata da un militare: il colonnello Carlo Giuseppe Vittorio Tarditi, colonnello di fanteria, cavaliere dei SS. Maurizio e Lazzaro, dell'Ordine Militare di Savoia e Medaglia d'Argento al Valor Militare.

La direzione generale delle armi speciali fu retta, negli anni 1862-1866, dal generale Cesare Ricotti - Magnani, successivamente ministro della guerra ²¹. La direzione era strutturata su:

- gabinetto del direttore;
- divisione tecnica d'artiglieria;
- divisione artiglieria amministrativa;
- divisione tecnica del genio e stato maggiore;
- divisione amministrativa genio e stato maggiore.

Va precisato che tali divisioni nel periodo in esame non subirono particolari interventi.

Si segnala che il capo sezione Camillo Bardi, responsabile del gabinetto del direttore generale, proveniva dal gabinetto del segretariato generale (nel 1860).

Le divisioni tecniche di artiglieria e genio e stato maggiore erano "riservate" a militari tenuto conto della specificità. Nel dettaglio si trattava del luogotenente colonnello d'artiglieria Carlo Alberto Nicolis di Robilant e del colonnello del genio Antonio Brignone.

Per quanto riguarda poi la direzione generale delle Leve, Bassa Forza e Matricola, per tutto il periodo analizzato ricoprì l'incarico di direttore generale nei gradi di colonnello, maggior generale e tenente generale Federico Torre.

¹⁹ F. STEFANI, *La storia* cit., p. 615.

²⁰ Su Gibbone, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. IV, p. 101.

²¹ Il profilo sintetico è tracciato in *Enciclopedia Militare*, vol. VI, p. 517. Si veda anche NICOLA LABANCA, *Il generale Cesare Ricotti e la politica militare italiana dal 1884 al 1887*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito – Ufficio Storico, 1986.

L'organizzazione della direzione prevedeva, oltre al gabinetto del direttore generale:

- 1° divisione Leve;
- 2° divisione Leve;
- divisione Bassa-Forza;
- divisione Matricola di Bassa Forza.

Non vi sono indicazioni particolari per le questioni del personale all'interno della direzione generale delle Leve, Bassa Forza e Matricola.

La direzione generale dei servizi amministrativi era retta dal maggior generale Luigi Incisa - Beccaria di S. Stefano ²² ed era organizzata su sette divisioni:

- divisione Gabinetto e Intendenza Militare;
- divisione Sussistenze;
- divisione Vestiario;
- divisione Casermaggio;
- divisione Ospedali;
- divisione Competenze e contabilità interna dei Corpi;
- divisione Revisione e saldo competenze.

Anche in questa direzione generale non si osservano interventi sull'ordinamento, salvo il ritorno della dizione Ospedali per quella che era stata la divisione "Servizio sanitario". Si segnala la presenza di Domenico Lerici, capo divisione di 1° classe e responsabile della divisione Competenze e Contabilità interna dei Corpi, già in servizio presso l'antica divisione contabilità dei corpi nel 1860.

L'ultima direzione generale che costituiva il ministero era quella della Contabilità. Oltre al gabinetto, essa era composta da quattro divisioni:

- divisione Contabilità centrale;
- divisione Paghe al personale diversi, causali e sequestri;
- divisione Contabilità in materie;
- divisione Contratti.

Il capo di gabinetto della direzione generale della contabilità era Ottavio Quadrupani, già in forza alla divisione contabilità dei corpi del 1860 insieme a Lerici.

Infine, sono da ricordare due "distaccamenti" del Ministero, ovvero la Divisione provvisoria in Napoli che comparve nel calendario del regno del 1863, affiancata, nel 1864, anche da una sezione Archivio del Ministero della Guerra, sempre in Napoli. Per queste due è da segnalare che a capo della divisione provvisoria fu posto il cav. Gennaro Marantonio, direttore capo di divisione di 1° classe affiancato da tre capi sezione, tra i quali, il cavaliere Edoardo Besia che assunse successivamente l'incarico di capo della sezione archivio.

²² Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. IV, p. 334.

Un'ultima considerazione relativa alla Commissione speciale di liquidazione. Su dodici componenti, sei non appartenevano all'amministrazione della guerra (Prato, Cappa, Dupraz di Challenge e Bonvicino), mentre i rimanenti erano tutti direttori capi di divisione in ritiro e uno (Casana) è intendente militare in ritiro.

Nel 1866, vi fu un primo intervento di un certo interesse.

Si assistette a una riorganizzazione della burocrazia "delle cifre"²³. L'antico direttore generale, maggior generale de Genova di Pettinengo, raggiunse la carica di Ministro della guerra. Probabilmente, in linea con il nuovo arrivo, si assistette alla scomparsa di tutta la direzione generale della contabilità, con la soppressione della posizione del direttore generale, del gabinetto, delle divisioni Paghe ai Personali Diversi, Casuali e Sequestri, Contabilità in materie, Contratti. La Divisione Contabilità Centrale passò alle dipendenze dirette del Segretariato Generale. Scomparve anche la Divisione Archivi del Segretariato Generale. Anche la Divisione Revisione e Saldo Competenze della D.G. dei Servizi Amministrativi fu soppressa.

In realtà, l'ex direttore generale della contabilità, il maggiore generale Enrico Parodi, ebbe una collocazione diversa, poiché raggiunse la posizione di segretario generale e, conseguentemente, avrebbe potuto avere interesse, in parallelo a de Genova, a mantenere un controllo diretto sulla divisione Contabilità centrale.

Il trasferimento del Ministero da Torino a Firenze, impose anche la costituzione di uffici stralcio delle diverse divisioni, nonché l'istituzione di un Ufficio di Delegazione di Torino con a capo un Direttore Generale incaricato, con due Divisioni e un Ufficio Archivio erede della soppressa Divisione Archivi come previsto dal regio decreto 14 ottobre 1865.

In effetti, il direttore generale incaricato dell'Ufficio di delegazione a Torino fu il maggior generale Clemente Deleuse, che dal 10 aprile 1862 al 4 ottobre 1863 aveva retto l'incarico di facente funzioni il segretario generale e dopo circa due anni faceva ritorno a Torino, oramai ex capitale del Regno. Si deve ricordare, a tal proposito, che un Agostino Luigi Emilio Deleuse compariva tra il personale civile del ministero sin dal 1862. Alle dipendenze del direttore generale vi erano due divisioni: Matricola di Bassa-Forza e 2° fanteria – Sezione matricola ufficiali, nonché l'Ufficio Archivio e, inoltre, facevano parte dell'Ufficio di delegazione le seguenti sezioni stralcio delle divisioni: Personale, servizio interno (già al segretariato generale); Gabinetto e intendenza militare; sussistenze; vestiario; casermaggio; ospedali; competenze e contabilità interne dei corpi.

Per quanto riguarda l'ufficio archivio è da osservare come il personale fosse proveniente da differenti direzioni generali, evidentemente con l'o-

²³ G. MELIS, *Storia cit.*, p. 90.

biettivo di raccogliere e organizzare il materiale d'archivio in maniera sistematica. In effetti, il personale dell'ufficio Archivio era così composto: capo sezione Nestore Ferrero, proveniente dal segretariato generale – div. Giustizia e Istituti Militari; segretario di 1° Giacinto Felogna dalla DG Armi speciali, il parigrado Giovanni Lorenzo Almasio dalla DG dei servizi amministrativi – divisione Gabinetto e Intendenza Militare; l'applicato di 4° classe Mariano Gaudiano proveniva dal gabinetto della disciolta DG della Contabilità. Il capitano in ritiro nobile Fedele Carutti invece proveniva dalla divisione Archivi del segretariato generale. A seguire vi era poi il personale delle varie divisioni rimasto a Torino con funzione di uffici stralcio sino al compimento di tutti gli atti necessari per il funzionamento di quella parte del ministero.

Per il resto si evidenzia che i quattro direttori generali superstiti (Gibbone, Ricotti Magnani, Torre e Incisa Beccaria di S. Stefano) restarono saldamente ai loro posti.

Durante la III Guerra d'Indipendenza e per tutto il 1867 si succedettero tre ministri, de Genova di Pettinengo, Efisio Cugia²⁴ e Giovanni Thaon di Revel Conte Genova²⁵. Il primo dei tre nominò segretario generale il maggior generale Antonio Brignone²⁶ che lasciò l'incarico con la fine dell'esperienza ministeriale di de Genova di Pettinengo. Con il luogotenente generale Efisio Cugia si insediò, quale segretario generale, il colonnello Eduardo Vincenzo Driquet²⁷ che rimase in carica dal 31 agosto 1866 sino al 25 novembre 1869, cioè sino all'avvento del generale Govone²⁸.

Per quanto riguarda la struttura ministeriale si deve osservare una novità con la costituzione, all'interno della divisione gabinetto del segretariato generale, di un "Uffizio militare" retto dal maggiore di stato maggiore Giovanni Corvetto²⁹ (poi ultimo segretario generale del ministero e primo sottosegretario di stato) con addetto il capitano di stato maggiore, Francesco Carenzi³⁰ (successivamente sottosegretario di stato).

Cambiarono i direttori generali delle armi speciali e dei servizi amministrativi. A capo della prima direzione, al posto di Ricotti – Magnani, fu nominato il colonnello Giacomo Filippo Maraldi, mentre capo di gabinetto di tale direzione era il col. Vincenzo Bottilia di Savoulx. Quest'ultimo rimase in servizio nella direzione generale a lungo, subentrando al Maraldi

²⁴ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. III, p. 335.

²⁵ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. VI, p. 1201.

²⁶ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. III, p. 461.

²⁷ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. III, p. 532.

²⁸ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. IV, pp. 169-170. In generale, su Govone, MARCO SCANDIGLI, *Lo scrittoio del generale – La romanzesca epopea risorgimentale del generale Govone*, Torino, Utet – libreria, 2006 e, in particolare, pp. 525-559.

²⁹ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, III vol., p. 263.

³⁰ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, II vol., p. 697.

nel 1876. A capo della seconda direzione generale al posto del maggior generale Incisa Beccaria di S. Stefano fu nominato Domenico Lerici, funzionario civile del ministero della guerra.

Per quanto riguardava l'Ufficio di delegazione a Torino, oltre agli uffici stralcio già esistenti, ne furono costituiti tre nuovi: Ufficio di liquidazione delle contabilità diverse; Crediti dei comuni; Ferrovie. Nel contempo, altri cambiarono denominazione: da Gabinetto ed Intendenza militare a Protocollo e segreteria; da Casermaggio a Casermaggio e trasporti; da Competenze e contabilità interne dei corpi a Contabilità interne dei corpi.

La Commissione speciale di liquidazione, infine, vide ridursi numericamente dai precedenti dodici a nove membri.

Nel 1868, si assistette alla riorganizzazione del Segretariato Generale e della direzione generale delle armi speciali. Questo intervento deve essere inteso come un tutt'uno. Infatti, scomparve completamente la "Divisione Amministrativa Genio e Stato Maggiore" per permettere l'assorbimento del corpo di stato maggiore nel giovane "ufficio militare" ora divenuto "ufficio operazioni militari e corpo di stato maggiore". Anche la divisione Giustizia e Istituti Militari fu soppressa non comparendo più dal calendario del 1868. Appare necessario precisare che la direzione generale armi speciali vide una contrazione delle divisioni e la cancellazione del gabinetto del direttore generale. Con il transito del Corpo di Stato Maggiore all'interno del Segretariato Generale la nuova denominazione della direzione generale fu "delle Armi di Artiglieria e del Genio", con direttore generale il maggiore generale Giacomo Filippo Maraldi. A proposito di quest'ultimo, si deve ricordare che egli rimase in servizio nella medesima posizione almeno sino al 1875.

Il Gabinetto del direttore generale della nuova DG delle Armi di Artiglieria e del Genio fu trasformato in "divisione personale d'artiglieria e del genio". Analogamente, la "vecchia" divisione tecnica d'artiglieria si trasformò in divisione del materiale d'artiglieria. A seguire, la nuova divisione del materiale del genio fu costituita dalla fusione delle disciolte divisione tecnica genio e stato maggiore e divisione amministrativa genio e stato maggiore.

Per quanto riguardava la Direzione generale delle Leve, Bassa - forza e Matricola, nel 1870 assunse la denominazione di Leve, Matricola e Bassa - forza per diventare, nel 1871, delle leve e della Bassa - forza. Tale ultima modifica era legata alla soppressione, nello stesso anno, della divisione matricola in sostituzione della quale fu costituito un Ufficio Centrale delle Matricole dell'Esercito con a capo, in qualità di direttore, il maggior generale Cesare Bonvicini, a cui si affiancò, quale vicedirettore, il maggiore di fanteria Paolo Marini, a partire dal 1871.

Nell'ambito della direzione generale dei servizi amministrativi, si osserva il cambiamento della denominazione della "Divisione Gabinetto e Intendenza Militare" in "Ufficio Gabinetto ed Intendenza Militare".

Va detto che il soppresso Ufficio di delegazione in Torino istituito nel 1865 fu ridotto a "Ufficio Archivio e commissioni diverse in Torino" nel 1868. Nel 1870 assunse la denominazione di "Ufficio Archivio".

Contemporaneamente, con la fondazione dell'Ordine della Corona d'Italia, "istituito dal Re Vittorio Emanuele II, con decreto del 20 febbraio 1868"³¹, si iniziarono a conferire i titoli di tale nuovo ordine anche a numerosi membri dell'organizzazione centrale.

Con il Ministero Lanza, inizialmente fu nominato ministro della Guerra Giuseppe Govone. Sotto il profilo generale, ad eccezione della nomina del segretario generale nella persona del cav. Ezio Camillo De Vecchi, colonnello che subentrò al più navigato Driquet, non si assistette a particolari interventi sulla struttura ministeriale. Un'unica particolarità: l'uso della denominazione di "Ufficio Archivio" senza indicazioni di luogo ma ancora a Torino, lascia intendere che le attività nella ex capitale del Regno fossero tutte terminate con il trasferimento anche di quest'ultimo residuo ministeriale in Firenze, capitale provvisoria del giovane Regno d'Italia.

In ogni caso, l'esperienza del generale Govone fu piuttosto breve per una serie di motivi³². Con le sue dimissioni, fu nominato nuovo ministro il generale Cesare Ricotti - Magnani e il primo segretario generale dei tre sotto la sua direzione Enrico Alessandro Parodi³³, maggior generale, membro del comitato del genio (28 aprile 1870 - 1° agosto 1871). Seguirono i parigrado Gian Luca De Fornari³⁴ (per tre anni dal 1871 al 1874) e Benedetto Veroggio³⁵ (dal 1873 al 1876), quest'ultimo eletto deputato nel 1874.

Con Ricotti - Magnani si verificarono piccoli interventi sulla struttura centrale del Ministero della Guerra.

Per quanto riguarda il segretariato generale: all'interno dell'Ufficio Operazioni Militari e Corpo di Stato Maggiore non vi erano più presenti i capitani Carenzi e Terzaghi, mentre ne faceva parte il maggiore Cesare Tarditi³⁶ (successivamente nominato sottosegretario di stato); La divisione personale, servizio interno e pensioni diventò prima divisione personale, servizio interno e giubilazioni e poi aggiunse anche "e Giustizia militare", evidentemente con il bisogno di avere almeno una parte di una divisione riservata alla trattazione degli affari della giustizia militare. La vecchia divisione contabilità centrale si trasformò in "Ragioneria (divisione contabilità centrale)" per avere il titolo di sola ragioneria centrale dal 1872³⁷. Nel

³¹ CALENDARIO DEL REGNO PER L'ANNO 1870, p. 78.

³² Si rinvia a M. SCANDIGLI, *Lo scrittoio* cit.

³³ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. V, p. 836.

³⁴ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. III, p. 407.

³⁵ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. VI, p. 532.

³⁶ Sul generale, si veda il profilo in *Enciclopedia Militare*, vol. VI, p. 1160.

³⁷ In linea con la legge 22 aprile 1869, n. 526 (Cambray Digny) istitutiva delle ragionerie centrali. cfr. S. CASSESE, *Il sistema amministrativo italiano*, Bologna, Il Mulino, 1993, p. 40.

periodo 1872 - 1876 fu costituita una "Divisione temporanea per gli affari del già Ministero delle Armi" per la gestione di quanto ereditato dall'antico ministero pontificio con la fine del potere temporale del pontefice.

Per quanto riguardava la direzione generale delle armi di fanteria e cavalleria, furono accorpate le due divisioni dedicate alla fanteria (servizio attivo e servizio sedentario) in una sola. Nel corso del 1874 si ebbe il passaggio d'incarico di direttore generale dal luogotenente generale Carlo Gibbone a Federico Manassero di Costigliole. Per completezza va detto che quest'ultimo era maggior generale proveniente dalla fanteria ³⁸.

All'interno della direzione generale delle armi di artiglieria e del genio, retta in tale periodo dal maggior generale Giacomo Filippo Maraldi, apparve come capo sezione incaricato il maggiore d'artiglieria Luigi Pelloux, inserito nell'ambito della divisione personale d'artiglieria e del genio retta all'epoca dal colonnello d'artiglieria Vincenzo Bottilia di Savoulx. Quest'ultimo, nel 1875, con il grado di maggior generale assunse l'incarico di direttore generale.

Come già ricordato precedentemente, nel 1871, la "Direzione Generale delle leve e della Bassa-Forza" aveva perduto la divisione matricola a seguito della contestuale costituzione dell'Ufficio Centrale delle matricole dell'Esercito. Il direttore generale, maggior generale Federico Torre, fu promosso al grado di tenente generale nel 1874. Nello stesso anno, il calendario generale del regno lo indicava come deputato.

Per quanto riguarda la direzione generale dei Servizi Amministrativi aveva ancora quale direttore generale Domenico Lerici. All'interno di quest'ultima, nel 1875, l'Ufficio gabinetto e intendenza militare assunse la denominazione di Gabinetto e commissariato militare.

A seguire, nel 1873 fu soppresso l'Ufficio Archivio che tanta parte importante aveva avuto nella costruzione della memoria del ministero e che da ultimo era stato aggregato alla direzione generale dei servizi amministrativi, lasciando intendere anche una contestuale perdita di importanza dal punto di vista politico. Tale Ufficio comparve nei calendari del regno del 1874 e 1875 con la denominazione di "Ufficio Archivi (Firenze)", in occasione del trasferimento dell'amministrazione centrale dalla seconda capitale del Regno a Roma.

Per quanto riguarda l'Ufficio Centrale delle matricole dell'Esercito, inizialmente retto dal generale Bonvicini, si deve osservare che, sempre nel 1873, fu nominato direttore il maggior generale Emanuele Veggi, proveniente dai Carabinieri Reali. Appare quanto meno inusuale che fosse assegnato un incarico ministeriale a un ufficiale proveniente dai carabinieri

³⁸ Appare quanto meno curioso che non vi fosse alcuna indicazione nei calendari del Regno mentre se ne trova traccia nell'Enciclopedia Militare, vol. IV, p. 777. Si ritiene che debba essere il medesimo non solamente per omonimia, ma per le ricompense ricevute che ben raramente erano concesse anche a civili, sia pure inquadrati nell'organizzazione del ministero della guerra.

reali. In ogni caso, tale esperienza di gestione delle matricole fortemente centralizzata ebbe vita breve poiché nel 1874 in sostituzione del predetto ufficio comparve la semplice dizione "Impiegati del Ministero addetti all'Ufficio di Revisione. (Matricole dei Corpi). (Firenze)". Tale dizione, peraltro, già scomparve nel calendario generale del regno del 1875.

L'operato dei Ministri della Guerra nella prima parte dell'Età Liberale

È da sottolineare come la ricerca sia stata condotta facendo perno sul lavoro di Filippo Stefani attorno al quale sono stati costruiti i successivi approfondimenti.

Tutta l'organizzazione dell'Armata Sarda subì una forte trasformazione a seguito della pesante sconfitta ricevuta al termine della I Guerra d'Indipendenza. Il fautore della trasformazione dello strumento militare sardo-piemontese fu senza ombra di dubbio il generale La Marmora che, reggendo il Ministero per un periodo particolarmente lungo, riuscì ad imporre la propria linea d'azione che attagliava all'Armata il profilo di un piccolo esercito di qualità. Fu coinvolto nella trasformazione anche l'organo centrale che, per effetto della legge 23 maggio 1853 "sull'amministrazione centrale e la contabilità generale dello Stato" vide abrogato il precedente ordinamento previsto dalla legge 10 marzo 1849 e assunse la seguente fisionomia: Gabinetto del ministero; Segretariato generale alle cui dipendenze vi erano un ufficio di Gabinetto ed il Protocollo; la Direzione Generale del personale, l'ufficio del servizio interno, la Direzione Generale del materiale dell'amministrazione su tre uffici (intendenza, contratti e protocollo) e su cinque divisioni (servizio di artiglieria, servizio del genio, servizi amministrativi, servizi contabilità dei corpi e competenze, servizio contabilità generale). Il 15 settembre 1854 fu emanato poi un Regolamento provvisorio d'ordine interno per Ministero della Guerra³⁹.

Nell'ambito dell'organizzazione voluta da La Marmora emerge anche la questione relativa ai rapporti e le competenze del Ministero della Guerra e del Comando del Corpo di Stato Maggiore.

Nonostante la dottrina più autorevole di quegli anni sottolineasse il duopolio sulla base dell'enunciato "il principio intellettuale dell'esercito innalzato alla più alta potenza tanto che se il ministro della guerra forgia e tempera le frecce, lo stato maggiore le lancia e le dirige"⁴⁰.

L'orientamento di La Marmora era differente tanto che "lasciò allo stato maggiore le funzioni che aveva avuto nel passato e che erano di carattere eminentemente esecutivo, più che organizzativo come se le condizioni politico-sociali generali e quelle del tutto nuove del campo di battaglia

³⁹ F. STEFANI, *La storia* cit., p. 92. Si veda anche il *Giornale Militare Ufficiale* 1854, pp. 661 e sgg..

⁴⁰ F. STEFANI, *La storia* cit., p. 83.

non fossero venute mutando per effetto della natura stessa degli eserciti nazionali, dei progressi dei mezzi di offesa e di difesa [...] continuò a non esistere in tempo di pace un organo di studio e di coordinamento capace di trasformarsi in guerra nell'organo di comando supremo" ⁴¹.

In realtà, il ministro aveva creato il "congresso consultivo permanente della guerra" [...] per aiutare il ministro nella definizione delle questioni organizzative, amministrative, addestrative, e comunque concernenti il personale ed il materiale dell'esercito, perché privo di ogni funzione operativa sia strategica sia logistica" ⁴².

Il merito di La Marmora come ministro fu quello di essere stato in grado di trasformare lo strumento militare in una struttura efficiente che resse bene il confronto con i grandi Paesi dell'Europa degli anni Cinquanta dapprima con la Spedizione di Crimea e, successivamente, nel corso della II Guerra d'Indipendenza. La raggiunta Unità dell'Italia portò allo scranno di Ministro della Guerra Manfredo Fanti succedendo al La Marmora il 22 gennaio 1860.

Il Fanti e i successivi ministri della Guerra orientarono fortemente il giovanissimo esercito italiano all'addestramento tattico a testimonianza che "fosse giunta a maturazione l'idea che la preparazione professionale e l'addestramento al combattimento [e che] fossero fattori imprescindibili del successo sul campo di battaglia" ⁴³.

Nella riorganizzazione del giovane esercito si intervenne anche sull'organo di vertice con il r.d. 24 gennaio 1861. I numerosi interventi che Fanti propose e impose non passarono esenti da critiche da parte di chi era stato il padre morale e materiale del giovane esercito, il La Marmora appunto che stigmatizzò le proposte del suo successore, a testimonianza della difficoltà dei rapporti tra personalità differenti.

Successivamente, il ministro Cugia "si premurò di costituire una commissione – composta dei generali Cadorna, Bixio, Govone, Ricotti, Beraudo di Pralormo, Bertolé Viale – per lo studio di un nuovo ordinamento" ⁴⁴. Il tentativo si arenò di fronte agli ennesimi tagli di bilancio tanto che "fu costretto non solo a smantellare subito le strutture di guerra, ma anche a ridimensionare drasticamente tutto l'apparato militare" ⁴⁵. Terminato il lavoro della commissione, il ministro riorganizzò i "corsi di studio e i programmi di tutte le scuole di reclutamento e di perfezionamento dei quadri" ⁴⁶. Inoltre, si deve riconoscere al Cugia il merito di aver fondato la Scuola Superiore di Guerra, ovvero, il massimo organo di formazione dell'esercito facendo terminare, in questo modo, il lungo periodo di empirismo che aveva caratterizzato sino a

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ F. STEFANI, *La storia* cit., p. 150.

⁴⁴ R.d. 24 gennaio 1861, GM 1861, supplemento n. 4. Cfr. inoltre F. STEFANI, *La storia* cit., p. 91.

⁴⁵ *Ivi*, p. 213.

⁴⁶ *Ivi*, p. 216.

questo momento l'attività dello stato maggiore.

Il successore del Cugia, il di Revel presentò un disegno di legge che abbracciava le idee del predecessore e proponeva un riordinamento dell'esercito, l'istituzione di milizie sussidiarie sostitutive della Guardia Nazionale, l'istituzione dei distretti come unici organi per la conduzione di tutte le operazioni che sino a quel momento erano state riservate a tre distinti organi, comandi di province, depositi, magazzini vestiario. Tale progetto non ebbe fortuna migliore dei tentativi precedenti. Neppure il generale Bertolé Viale e il suo successore vi riuscirono, ma solamente il generale Ricotti Magnani. Per quanto riguardava gli aspetti relativi agli organi centrali "fu ristrutturata e ridotta la pianta organica del ministero, la quale, nonostante le varie modificazioni subite, era ancora quella del 1862" ⁴⁷.

Secondo Stefani il nuovo ordinamento prevedeva un segretariato generale con un ufficio operazioni militari e corpo di stato maggiore (su 4 divisioni più l'ufficio operazioni); 4 direzioni generali delle quali: una di fanteria e cavalleria (su 3 divisioni), una di artiglieria e genio (su 3 divisioni), una dei servizi amministrativi (su 4 divisioni), una delle leve, bassa forza e matricola (su 4 divisioni) ⁴⁸.

L'interesse per la revisione dei programmi degli enti addestrativi emerse ancora quando con Bertolé-Viale: "l'autorità centrale intervenne più volte per perfezionare, aggiornare e modificare programmi, metodi d'insegnamento e criteri di selezione al fine di perseguire livelli d'istruzione generale e di preparazione professionale sempre più elevati e conformi al progresso dei tempi" ⁴⁹.

Dopo poco, il ministro Bertolé-Viale assorbì nella competenza del ministero anche la Rivista Militare Italiana che fino a quel momento era stata pubblicata dalla tipografia privata Cassone di Torino; il ministro provvedeva, nel contempo, ad affidare la direzione della rivista al generale Luigi Mezzacapo che, con il fratello, era stato il fondatore della medesima ⁵⁰.

Alcune prime conclusioni

Innanzitutto, si può notare come si sia trasformato il modesto ministero sardo in una molto più complessa macchina amministrativa militare. Analogamente si possono osservare alcuni interventi di carattere generale per tutte le amministrazioni centrali come ad esempio l'istituzione delle ragionierie centrali. Accanto a fenomeni di questo genere, tuttavia, vi sono degli inter-

⁴⁷ Ivi, p. 219.

⁴⁸ Ivi, p. 236. L'autore ricorda che si tratta del R.D. 17 febbraio 1867, pubblicato nel Giornale Militare Ufficiale annata 1867; si veda anche Stefani, pp. 237-255.

⁴⁹ F. STEFANI, p. 256.

⁵⁰ Ivi, p. 240. Il medesimo riporta la circolare n. 32 del 22 dicembre 1868 apparsa nel Giornale Militare Ufficiale, annata 1868; si vedano anche pp. 221-262.

venti legati alla specificità militare come l'omogeneizzazione delle singole armi e corpi dell'esercito (fanteria, cavalleria, artiglieria, genio e stato maggiore); il passaggio del corpo di stato maggiore in una posizione preminente da una direzione generale all'interno del gabinetto del ministro della guerra.

La lunga permanenza di alcuni appartenenti all'amministrazione nelle medesime posizioni o in continuo avanzamento. Ciò potrebbe far pensare all'esistenza di un "corpo amministrativo" militare legato all'avanzamento delle carriere militari regolato in maniera più puntuale sin dal 1853 con il riordino del reclutamento e dell'avanzamento nell'Esercito sardo-piemontese voluto proprio da Alfonso Lamarmora ⁵¹ in comparazione con la situazione del personale civile dello Stato che ottenne un riconoscimento e una garanzia del proprio *status* unicamente nel 1908.

Poiché il ministero della guerra doveva considerarsi un ministero "tecnico" si può notare, almeno in questa fase storica, che non vi è "il monopolio dei giuristi" ⁵². Infine, è tutto da studiare "l'ambiguo rapporto con la politica" da parte dei burocrati del ministero della guerra ⁵³.

Per quanto riguarda i rapporti tra politica (militare) e burocrazia (militare) è tutto da valutare il rapporto tra gli organi centrali del ministero della guerra e i comitati delle varie armi e corpi, i comitati centrali e gli ispettorati, questione che non poteva essere trattata in questa sede per esiguità di tempo e necessità di una attenta ricerca.

Restano da verificare numerosi aspetti: ad esempio il rapporto tra politica e burocrazia come indicato tra i caratteri generali del sistema amministrativo italiano da Cassese per quanto riguarda le istituzioni militari e i militari politici.

Allo stato attuale, solamente con il generale Mezzacapo si ebbe il risultato di vedere un meridionale arrivare al vertice politico-amministrativo dell'esercito, mentre ai livelli minori dell'organismo centrale ciò appariva ancora piuttosto complesso.

Altre questioni ancora da analizzare riguardano le relazioni tra coloro i quali erano inquadrati nella casa militare del re e della famiglia reale e il ministero della guerra, nonché quanto l'appartenenza alla casa militare e, in qualche modo alla nobiltà, abbia potuto agevolare la carriera. Un esempio in tal senso è dato dal sottosegretario di stato Luchino dal Verme che da ufficiale inferiore prestò servizio presso la casa militare del sovrano, oppure si veda il generale Bertolé-Viale che nel 1871 era inserito nella casa militare come aiutante di campo del re.

In sostanza il presente contributo costituisce un anticipo di studi più corposi sul ministero della Guerra.

⁵¹ Resta da verificare quindi l'idea della mancanza di una élite amministrativa secondo il giudizio espresso in S. CASSESE, *I caratteri originali* cit., p. 9.

⁵² Ivi, p. 12-3.

⁵³ Ivi, p. 13-4.

Tabella delle abbreviazioni

a./art. = artiglieria

b. = brigata

cap. = capitano

cav. = cavaliere/cavalleria

Cd'A = Corpo d'Armata

cl. = classe

col. = colonnello

comm. = commendatore

f. = fanteria

GC = Gran Croce

GMU = Giornale Militare Ufficiale

lgt. = luogotenente

lgt. col. = luogotenente colonnello

magg. gen. = maggior generale

MAVM = Medaglia d'Argento al Valore Militare

MOVVM = Medaglia d'Oro al Valor Militare

nob. = nobile

OCI = Ordine della Corona d'Italia. La semplice indicazione a fianco del nome corrisponde alla prima concessione del titolo di cavaliere.

OMS = Ordine Militare di Savoia. La semplice indicazione a fianco del nome corrisponde alla prima concessione del titolo di cavaliere.

P.A. = Posizione ausiliaria

Segr. = segretario

Sez. = sezione

SM = Stato Maggiore

SSML = Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro. La semplice indicazione a fianco del nome corrisponde alla prima concessione del titolo di cavaliere.

Sten. = sottotenente

ten. = tenente

uff. = ufficiale

TABELLE ⁵¹

ORDINAMENTO DEL MINISTERO DELLA GUERRA DEL REGNO DI SARDEGNA 1859

L'organizzazione del ministero prevedeva un Ministro segretario di Stato, un segretario generale e un direttore generale⁵².

Ministro segretario di Stato	Ferrero della Marmora cav. Alfonso	C.O.S.S.N., M.A. e d'O. al valor milit., M. Ingl. di Crimea, M. milit. di Fr., Gr. Cord SSML, Gr. Cr. OMS, della L.O. di Fr., del Bagno d'Inghil. e di Carlo III di Sp., dec. del Nicham Ishitar e del Medjidié di 1° cl. Ott. e dell'O. di S. Aless. Newski di Russia, Comm. dell'O. di S. Gius. di Toscana	Generale d'armata
Segretariato generale ⁵³	Valfré di Bonzo cav. Leopoldo	Uff SSML OMS, Uff. dell'ord. della L.O. di Fr., cav. dell'Or. della Sp. di Svezia	Maggior generale d'artiglieria
Direttore generale	Buglione di Monale cav. Alessandro	C. SSML, Cav. di S. Anna di Russia di 2° classe	

⁵¹ I principali dati relativi alla composizione del governo e dei relativi ministri e segretari generali del Ministero della Guerra sono stati desunti da MARIO MISSORI, *Governi, alle cariche dello Stato, alti magistrati e prefetti del Regno d'Italia*, Ministero per Beni Culturali e Ambientali – Pubblicazioni degli Archivi di Stato – Sussidi 2 – Archivio Centrale dello Stato, Roma, 1989. Le rimanenti informazioni sono state tratte dai Calendari Generali del Regno delle diverse annate.

⁵² Calendario Generale del Regno per il 1859, pp. 72-76.

⁵³ "Il segretario generale era il funzionario più elevato in grado del ministero ed aveva il compito di dirigerne e coordinarne l'attività amministrativa. Era, quindi, una carica eminentemente burocratica, anche se i segretari generali venivano spesso scelti fra personalità politiche, piuttosto che fra funzionari di carriera. Nel 1888 si volle politicizzare tale carica e i segretari generali furono sostituiti con i sottosegretari di Stato. Infatti, con la l. 12 febbraio 1888, n. 5195, fu istituita quest'ultima carica e ne furono stabilite le attribuzioni con il r.d. 1° marzo 1888, n. 5247, che aboliva, al tempo stesso, l'ufficio di segretario generale. Il sottosegretario di Stato, a differenza del segretario generale, poteva sostenere la discussione degli atti e delle proposte del ministro in Parlamento, sia nel ramo in cui il sottosegretario apparteneva, sia nell'altro, come commissario regio; inoltre, il sottosegretario esercitava le attribuzioni delegategli dal ministro e lo rappresentava in caso di assenza o di impedimento. Successivamente la carica di segretario generale fu ripristinata presso i ministeri degli Affari esteri e della Marina", M. MISSORI, op. cit., p. 197.

Segretariato Generale	Gabinetto	Capo di Sezione Cargnino Giuse. Maria, SSML	Segr. 1° cl. Borbone Carlo Luigi, Bardi avv. Matteo F.	
	Divisione Personale	Capo Divisione Galli della Loggia conte Annibale, SSML, luogotenente colonnello di Fanteria		
		Sezione I	Capo di sez. Brizio cav. Luigi, SSML	Segr. 1° classe Dezza avv. Gius. Luigi,
		Sezione II	Capo di Sez. Castelli Innocen., SSML	
	Divisione Reclutamento	Direttore Capo di Divisione, Monti cav. Francesco Clodoveo, Uff SSML colonn. di Fanteria		
		Sezione I	Segr. 1° cl. Boldrino Carlo Emilio	
		Sezione II	Capo di Sezione Crodara-Visconti cav. Paolo, SSML	
		Sezione III	Capo di Sezione Maltese cav. avv. Ferdinando, SSML	Segr. 1° cl. Rostagno Gott. Ant.
		Sezione IV	Capo di Sezione Colla avv. Pompeo	Segr. 1° cl. Babando Antonio
	Divisione Archivi	Capo div. Bongiovanni cav. Pietro, uff SSML	Segr. 2° cl. Bosio Teod. Giacomo	
	Ufficio del servizio interno	Capo Sez. Brunetti cav. Gius., SSML	Segr. 1° cl. Blengini avv. Matteo, Mo Pietro Paolo	

DIREZIONE GENERALE del Materiale e dell'Amministrazione Militare	Direttore generale Buglione di Monale cav. Alessandro			
	Ufficio d'Intendenza			
		Sezione I – Protocollo ed affari generali	Regg. la sezione, Plantard Giovanni, commiss. di guerra di 2° cl. (comand.)	Segr. 1° cl. Lavagnino di Lavagna march. Gaetano Segr. 2° cl. Bardi Camillo
		Sezione II – contratti	Capo divisione Fenoglio cav. Ign., SSML	Segr. 2° cl. Gros Luigi Pacifico
	Divisione Artiglieria	Direttore Capo divisione, Tallone cav. Franc. Lorenzo, SSML, ten. col. d'Artigl.		
		Sezione I – Materiale (tecnica)	Capo di Sezione Nicolis di Robilant cav. Carlo Alberto, cap. d'art.	Segr. 2° cl. Viale Luigi, Benetti Pietro Giac.
		Sezione II – Contabilità finanziaria	Capo di Sezione Rossetti cav. Giuseppe Alessandro, SSML	

		Sezione III – Contabilità in materie	Capo di Sezione Rossetti cav. Giuseppe Alessandro, SSML	Segr. 2° cl., Felogna Giacinto
	Divisione del Genio militare	Direttore Capo div. Rocci cav. Alessandro SSML, OMS, tenente-colonnello nel corpo R. del Genio militare		
		Sezione I – Materiale (tecnica)	Capo di sezione Pozzo cav. Giuseppe, SSML, magg. del Genio	Segr. 1° cl. Giuria cav Gio. B., Brunet Giovanni Batt.
		Sezione II – Contabilità	Capo di sezione Varetto-Lisimachus cav. Vittorio SSML	Segr. 1° cl. Vacchieri cav. Gio.
	Divisione servizi Amministrativi	Capo Divisione, Cibo Ottobre march. Francesco, uff. SSML		
		Sezione I – Sussistenze	Rossi avv. e cav. Gio. Federico, SSML	Segr. 1° cl. Tallone Carlo Giu.
		Sezione II – Casermaggio	Segr. 1° cl. regg. la Sez. Battilana Domenico	Segr. di 1° cl. Dell'Isola cav. Angelo
		Sezione III – Vestiario e rimonta	Busi conte Francesco, SSML	Segr. 1° cl. Grondona Pasquale, cap. di Fanteria
		Sezione IV – Spedali	Capo di Sezione Marchese cav. Luigi, SSML, cap. di fanteria	
	Divisione Contabilità dei Corpi	Capo di Sezione, reggente la Divisione Lerici cav. Dom., SSML		
		Sezione I – Contabilità	FF. di capo di Sezione, Capisani cav. Camillo, SSML, magg. nella R. Casa Inv.	
		Sezione II -	Regg. la Sezione, Truletti cav. Gioacchino, SSML, commissario di guerra di 1° cl. (comandato)	
	Divisione Contabilità Centrale	Direttore Capo divisione Moncasi intend. cav. Gaspare Teodoro, uff. SSML		
		Sezione I – contabilità	Capo di sezione Alliaud cav. Giacinto, SSML	Segr. 2° cl. Ferrati Angelo Marco
		Sezione II – Spedizione di mandati	Segr. 1° cl. Tempia Giuseppe Fortunato	

ORDINAMENTO DEL MINISTERO DELLA GUERRA DEL REGNO DI SARDEGNA 1860

L'organizzazione del ministero prevedeva un Ministro segretario di Stato, un segretario generale e un direttore generale⁵⁴.

Ministro segretario di Stato	Fanti cav. Manfredo	Comm. SSML, uff OMS	Luog. gen.
Segretariato generale	Alliaud cav. Vittorio	G. uff., comm. OMS	Luogot. generale
Direttore generale	De genova di Pettinengo cav. Ignazio	Comm. SSML, OMS, due M.A.	Maggiore generale

Segretariato Generale [nel calendario non compaiono indicazioni ma sembrerebbe che tali uffici debbano essere inquadrati sotto il segr. gen]	Gabinetto	Capo di Sezione Cagnino Giuse. M., SSML e Bardi avv. Matteo F.		
			Segr. 1° cl. Ferrero cav. Luigi Bonaventura	Applicato di 4° classe Deleuse Agostino
	Divisione Personale	Capo Divisione Galli della Loggia c. Annibale, uff SSML	Capo di Sez. Castelli Innocen., SSML, Colla avv. Pompeo Bonaventura, SSML	Segr. 1° classe Dezza avv. Gius. Luigi, Ferrero Nestore, Milani Giuseppe, Rossetti Gius. Claud.
	Divisione Reclutamento	Capo di Sezione Borbonese cav. Carlo Luigi, SSML	Segr. 1° cl. Rostagno Gott. Ant., Boldrino Carlo Emilio, SSML, Bonino Gio. Maria, Basso Fabrizio	
	Divisione Archivi	Capo div. Bongiovanni cav. Pietro, uff SSML	Segr. 1° cl. Bosio Teod. Giacomo	
	Ufficio del servizio interno	Capo Divisione Brunetti cav. Gius., SSML	Capo sez. Blengini avv. Matteo	
	Divisione truppe e matricola	Capo Divisione, Crodara Visconti cav. Paolo, SSML	Capo di sez. Maltese cav. Ferd., SSML, Babando Ant. Franc.	

⁵⁴ Calendario Generale del Regno per il 1860, pp. 73-77.

DIREZIONE GENERALE del Materiale e dell'Amministrazione Militare				
	Divisione Artiglieria	Capo divisione, Tallone cav. Franc. Lorenzo, Uff SSML, colonn. d'Artigl.	Capo di Sezione Rossetti cav. Giuseppe Alessandro, SSML; Nicolis di Robilant cav. Carlo Alberto, magg. d'art. SSML	Segr. 1° cl. Viale Luigi, Benetti Pietro Giac., Colombo Giuseppe, Felogna Giacinto.
	Ufficio d'Intendenza	Sezione I – Protocollo ed affari generali	Capo di Sezione, Fantoni conte Carlo	Segr. 1° cl. Lavagnino di Lavagna march. Gaetano, Bardi Camillo
		Sezione II – Contratti	Capo divisione Fenoglio cav. Ign., SSML	Segr. 1° cl. Gros Luigi Pacifico
	Divisione del Genio militare	Capo div. Varetti-Lisimachus cav. Vittorio SSML; Pozzo cav. Giuseppe, SSML, luogot. colonn. del Genio	Capo di Sezione, Vacchieri cav. Gio. SSML; Giuria cav Gio. B., SSML; Provana Tommaso; Garezzo Carlo cap. del Genio	Segr. 1° cl. Gerbi Felice, Salà Alessandro
	Divisione servizio sanitario	Capo Divisione, Marchese cav. Luigi, SSML, cap di fanteria	Capo di sezione, Avenati Felice	
	Divisione Contabilità dei Corpi	Capo Divisione Lerici cav. Dom., SSML	Segr. 1° cl. Quadrupani Ottavio, Buglione di Monale cav. Francesco, Montagnini cav. Felice	
	Divisione servizi Amministrativi	Capo Divisione, Cibo Ottobre march. Francesco, uff. SSML, delegato a reggere l'Intendenza di Milano		
		Sezione I – Sussistenze	Capo di sezione Tallone Carl. Giu., SSML	Segr. 1° cl. Ambel Giuseppe
		Sezione II – Casermaggio	Capo di sezione Battilana cav. Dom. SSML	Non ci sono segretari
		Sezione III – Vestitario e rimonta	Capo di Sezione Dell'Isola cav. Angelo	
	Divisione Contabilità Centrale	Capo divisione Alliaud cav. Giac. SSML	Capo di sezione Ferrati Angelo Marco	Segr. 1° cl. Tempia Gius. Fortun.

ORDINAMENTO DEL MINISTERO DELLA GUERRA DEL REGNO D'ITALIA 1862-1864⁵⁵

Governo Rattazzi (I) (3 marzo – 8 dicembre 1862)	Agostino Petitti Bagliani, Conte di Roreto, luogotenente generale, deputato	3 marzo – 8 dicembre 1862	Giuseppe Clemente Deleuse, maggior generale, comandante territoriale di artiglieria a Napoli, f.f., (10 aprile 1862 – 4 ottobre 1863)
Governo Farini (fino al 22 marzo 1863), poi Minghetti (I) (8 dicembre 1862 – 27 settembre 1864)	Alessandro Della Rovere, luogotenente generale, senatore	8 dicembre 1862 - 28 settembre 1864	Solone Reccagni, maggiore generale (nel Calendario del Regno del 1864 è indicato come tenente generale), deputato, f.f., 4 ottobre 1863 – 31 dicembre 1864

Segretariato generale		Divisione Gabinetto del Ministro	Dir. Capo div. 2° classe Cav. Carlo Emilio Boldrino, uff. SSML	Nel calendario 1862, compare anche l'Appl. di 2° cl. Cav. Agostino Luigi Emilio Deleuse
		Divisione Giustizia e Istituti Militari	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Giuseppe Maria Cargnino, cav SSML	
		Divisione Personale, Servizio Interno e Pensioni	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Giuseppe Brunetti, uff. SSML	
		Divisione Provvisoria per gli Affari del Corpo Volontari Italiani	Dir. Capo div. (incar.) c.te Corrado Polliti, luogotenente colonnello nel Corpo di S.M. cav. SSML	Tale Divisione nel Calendario Generale del 1863 non compare più.
		Divisione Archivi	Dir. Capo div. di 1° classe, cav. Pietro Bongiovanni, uff SSML	
	Dir. Gen. Armi di fanteria e cavalleria (incar.) Cav. Carlo Gibbone, maggiore generale, comm SSML, uff. OMS, MAVM, a disp. del ministero			
		Gabinetto del Direttore Generale	Uff. di capo sez. Cav. Francesco Giordanino, cap. di cav., cav. SSML	Calendario del 1863 Segr. di 1° cl. (regg.) Paolo Boggiani Cal 1864 , Segr. di 1° cl. (regg.) Antonio Mina
		1° Divisione Fanteria (servizio attivo)	Dir. Capo div. (incar.) Cav. Carlo Giuseppe Vittorio Tarditi, col. Fant., SSML, OMS MAVM	

⁵⁵ Tratto dai Calendari Generale del Regno degli anni 1862, pp. 921-928; 1863, pp. 669-677; 1864, pp. 143-151.

		2° Divisione Fanteria (servizio sedentario e Matricola Uffiz.)	Dir. Capo div. cav. avv. Pompeo Bonaventura Colla, SSML	
		Divisione Cavalleria	Dir. Capo div. cav. Giuseppe Marengo, col. Cav., uff SSML	Cal. 1864, Dir. Capo div. (incar.) cav. Giuseppe Vasco, SSML, col. cav.
	Dir. Generale delle armi speciali (incar.) cav. Cesare Francesco Ricotti – Magnani, maggior generale d'artiglieria, comm SSML e OMS, MAVM			
		Gabinetto del Direttore Generale	Capo di sez. cav. Camillo Bardi, SSML	
		Divisione tecnica d'Artiglieria	Cav. Carlo Alberto Nicolis di Robilant, lgt. col. Art.	
		Divisione Artiglieria Amministrativa	Dir. Capo div. di 1° classe, cav. Giuseppe Rossetti, uff. SSML	
		Divisione Tecnica Genio e Stato Maggiore	Dir. Capo div. (incar.) cav. Antonio Brignone, col. nell'Arma del Genio, uff. SSML	
		Divisione Amministrativa Genio e Stato Maggiore	Dir. Capo div. di 2° classe, nob. Gio. batt. Giuria, SSML	
	Direttore generale delle Leve, Bassa Forza e Matricola (incar.) Cav. Federico Torre, colonnello di SM, uff SSML			
		Gabinetto del Direttore Generale	Segr. di 2° cl. Ettore Bonajuti	Nel 1863 forse per un refuso non compare l'indicazione del "Gabinetto del Direttore Generale" che è presente nel calendario 1864 dove Bonajuti è Segr. di 1° cl.
		1° Divisione Leve	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Gio. Maria Nepom. Bonino, SSML	
		2° Divisione Leve	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Gio. Batt. Masini, SSML	
		Divisione Bassa-Forza	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. avv. Ferd. Giuseppe Camillo Maltese, SSML	

		Divisione Matricola di Bassa Forza	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Paolo Crodara-Visconti, uff. SSML	
	Direttore generale dei Servizi Amministrativi (incar), cav. Luigi, Incisa - Beccaria di S. Stefano, maggior generale, comm SSML, MAVM, a disp. del ministero			
		Divisione Gabinetto e Intendenza Militare	Dir. Capo div. di 2° cl. Conte Carlo Fantoni, SSML	
		Divisione Sussistenze	Dir. Capo div. di 2° cl. C. Carlo Giuseppe Tallone, SSML	Nel cal. 1864, è Dir. Capo div. di 1° cl.
		Divisione Vestiario	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Giuseppe Cerboni, cap. fant. SSML	
		Divisione Casermaggio	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Angelo Dell'Isola, SSML	
		Divisione Ospedali	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Felice Avenati, SSML	
		Divisione Competenze e Contabilità interna dei Corpi	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Domenico Lerici, uff. SSML	
		Divisione Revisione e Saldo Competenze	Dir. Capo div. N.N.	
	Direttore generale della contabilità (incar.) Cav. Pietro Giulio Magliano, maggior generale del genio, uff. SSML, a disp. del Ministero			
		Gabinetto della Direzione Generale della Contabilità	Capo di Sez. cav. Ott. Quadrupani, SSML	
		Divisione Contabilità Centrale	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Angelo Marco Ferrati, SSML	Cal. 1864, promosso alla 1° classe
		Divisione Paghe al Personale Diversi, Casuali e Sequestri	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Giacinto Alliaud, uff. SSML	
		Divisione Contabilità in Materie	Dir. Capo div., N.N.	
		Divisione Contratti	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Ignazio Fenoglio, uff. SSML	Nel calendario del 1864 N.N.
	Nel calendario del 1863, compare anche:			

		Divisione Provvisoria in Napoli	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Gennaro Marantonio, uff. SSML	Uno dei tre capo sezione è il Cav. Edoardo Besia, SSML
	Nel calendario del 1864, è costituita anche:			
			Sezione Archivio del Ministero della Guerra in Napoli	Capo Sezione cav. Edoardo Besia, SSML

Nel calendario del Regno del 1863 compare anche (p. 677) la Commissione Speciale di Liquidazione (che è presente anche nel calendario del 1864 e del 1866):

COMMISSIONE SPECIALE DI LIQUIDAZIONE istituita con R. Decreto 7 settembre 1860		
Presidente Cav. Giulio Prato, comm SSML	pres. in 2° della Corte dei Conti	(data di nomina) 7 sett 1860
Cav. Giovanni Cappa, SSML	intendente e segretario generale dell'amministrazione del Debito pubblico	7 sett 1860
Cav. Giovanni Battista Dupraz di Challenge, uff SSML	intendente mastro ragioniere alla Corte dei Conti	7 sett 1860
Cav. Eduardo Alliaud, uff SSML	Dir. Capo di div. in ritiro	7 sett 1860
Cav. Luigi Casana, uff. SSML	intendente mil. in ritiro	7 sett 1860
Cav. Giuseppe Lavagna, uff SSML	ref. Cons. Stato	7 sett 1860
Conte Francesco Busi, uff. SSML	ref. Cons. Stato	7 sett 1860
Cav. Vittorio Bonvicino, SSML	sost. Avv. Patrimoniale Regio	5 maggio 1861
Cav. Domenico Battilana, uff SSML	dir. Capo di divisione in ritiro	27 sett 1862
Cav. Federico Rossi, uff SSML	dir. Capo di div. in ritiro	27 sett 1862
Cav. Placido Viotti, uff SSML	dir. Capo di div. in ritiro	18 dic 1862

Sotto un profilo di carattere generale, si deve osservare che compaiono le seguenti differenze nella organizzazione del Ministero tra il periodo 1861-64 e il 1866: innanzitutto, scompare tutta la Direzione Generale della Contabilità con la soppressione della posizione del direttore generale, del Gabinetto della Direzione Generale, le divisioni Paghe ai Personali Diversi, Casuali e Sequestri, Contabilità in materie, Contratti. La Divisione Contabilità Centrale passa alle dipendenze dirette del Segretariato Generale. Scompare anche la Divisione Archivi del Segretariato Generale. È soppressa anche la Divisione Revisione e Saldo Competenze della D.G. dei Servizi Amministrativi.

Il trasferimento del Ministero da Torino a Firenze, impone anche la costituzione di uffici stralcio delle diverse direzioni generali nonché la costituzione di un Ufficio di Delegazione di Torino con a capo un Direttore Generale incaricato, due Divisioni e un Ufficio Archivio erede della soppressa Divisione Archivi.

Governo La Marmora (II) (31 dicembre 1865 – 20 giugno 1866)	Ignazio de Genova conte di Pettinengo, luogotenente generale, deputato GC SSML, Comm OMS e Ordine Leg. d'Onore di Francia	31 dicembre 1865 - 20 giugno 1866	Alessandro Enrico Parodi, maggiore generale, direttore generale della contabilità al ministero della Guerra, f.f., (1° gennaio 1865 – 20 giugno 1866) Cav. Leg. d'Onore di Francia
---	---	-----------------------------------	--

Segretariato generale				
		Divisione Gabinetto del Ministro	Dir. Capo div. 2° classe Cav. Carlo Emilio Boldrino, uff. SSML, uff. dell'ord. di Leopoldo del Belgio e della Legione d'Onore di Francia	
		Divisione Giustizia e Istituti Militari	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Avv. Giuseppe Dezza, SSML	Nel cal. del 1870 vi è un maggior generale Giuseppe Dezza, già com.te 29° regg. fant.(1867)
		Divisione Personale, Servizio Interno e Pensioni	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Giuseppe Brunetti, uff. SSML	
		Divisione Contabilità Centrale	Capo div. di 2° cl. cav. Angelo Marco Ferrati, SSML.	
	Dir. Gen. Armi di fanteria e cavalleria (incar.) Cav. Carlo Gibbone, tenente generale, comm SSML, uff. OMS, MAVM, uff. Leg. d'Onore di Francia, dec. Ordine del Meddydiè di 3° cl., a disp. del Ministero			
		Gabinetto del Direttore Generale	Segr. di 1° cl. (regg.) Antonio Mina	

⁵⁶ Tratto dal Calendario Generale del Regno 1866, pp. 171-179.

		1° Divisione Fanteria (servizio attivo)	Dir. Capo div. (incar.) Cav. Carlo Giuseppe Vittorio Tarditi, col. Fant., SSML, OMS MAVM, cav. Legione d'Onore di Francia	
		2° Divisione Fanteria (servizio sedentario)	Dir. Capo div. cav. avv. Pompeo Bonaventura Colla, SSML	NB Tale div. prec. era anche "matricola ufficiali", ora in stralcio a Torino.
		Divisione Cavalleria	Dir. Capo div. (incar.) col. cav Giuseppe Vasco, SSML	
	Dir. Generale delle armi speciali (incar.) cav. Cesare Francesco Ricotti – Magnani, luogotenente generale, comm SSML e OMS, MAVM, uff. Leg. d'Onore di Francia, a disp. del Ministero			
		Gabinetto del Direttore Generale	Capo di sez. cav. Camillo Bardi, SSML	
		Divisione tecnica d'Artiglieria	Dir. capo Divis. (incar.) Cav. Carlo Alberto Nicolis di Robilant, col. art., SSML	
		Divisione Artiglieria Amministrativa	Dir. Capo div. di 1° classe, cav. Giuseppe Rossetti, uff. SSML	
		Divisione Tecnica Genio e Stato Maggiore	Dir. Capo div. (incar.) cav. Carlo Garezzo, lgt. col. nell'arma del Genio, SSML	
		Divisione Amministrativa Genio e Stato Maggiore	Dir. Capo div. di 2° classe, nob. cav. Gio. batt. Giuria, uff SSML	
	Direttore generale delle Leve, Bassa Forza e Matricola Cav. Federico Torre, colonnello di SM, comm SSML			
		Gabinetto del Direttore Generale	Capo di Sezione cav Ottavio Quadrupani, SSML	L'incarico era precedentemente retto dal Segr. di 2° cl. Ettore Bonajuti. Quadrupani proveniva dal Gabinetto della Direzione Generale della Contabilità
		1° Divisione Leve	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Gio. Maria Nepom. Bonino, SSML	

		2° Divisione Leve	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Gio. Batt. Masini, uff SSML	
		Divisione Bassa-Forza	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. avv. Ferd. Giuseppe Camillo Maltese, uff. SSML	
		Divisione Matricola di Bassa Forza		La divisione Matricola di Bassa Forza è stralciata presso l'ufficio di delegazione di Torino
	Direttore generale dei Servizi Amministrativi (incar), cav. Luigi, Incisa - Beccaria di S. Stefano, tenente generale, comm SSML, MAVM, dec. Ordine del Medydiè di 3° cl., a disposizione del Ministero			
		Divisione Gabinetto e Intendenza Militare	Dir. Capo div. di 2° cl. Conte Carlo Fantoni, SSML	
		Divisione Sussistenze	Dir. Capo div. di 1° cl. C. Carlo Giuseppe Tallone, SSML	
		Divisione Vestiario	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Giuseppe Cerboni, uff SSML	
		Divisione Casermaggio	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Angelo Dell'Isola, SSML	
		Divisione Ospedali	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Anton Francesco Giuseppe Babando, SSML	
		Divisione Competenze e Contabilità interna dei Corpi	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Domenico Lerici, uff. SSML	
		Divisione Revisione e Saldo Competenze		SOPPRESSA
		Direttore generale della contabilità		SOPPRESSA
		Gabinetto della Direzione Generale della Contabilità		SOPPRESSO
		Divisione Contabilità Centrale		Trasferita al Segr. Gen.
		Divisione Paghe al Personale Diversi, Casuali e Sequestri		SOPPRESSA
		Divisione Contabilità in Materie		SOPPRESSA
		Divisione Contratti		SOPPRESSA

Ufficio di Delegazione in Torino istituito in via provvisoria con R. Decreto 14 ottobre 1865			
Direttore generale (incaricato), cav. Giuseppe Clemente Deleuse, maggior generale, comm SSML, Cav. Leg. d'Onore di Francia, comm. Ordine di Cristo di Portogallo			
	Divisione Matricola di Bassa Forza	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Paolo Crodara-Visconti, SSML	
	2° Divisione Fanteria – Sezione Matricola Ufficiali	Capo di sezione (incaricato), cav. Francesco Barone, Lgt col. né Veterani d'Asti, SSML	Era già presente nella pianta organica della 2° divisione Fanteria della D.G. delle Armi di Fanteria e di Cavalleria
	Ufficio Archivio	Capo di Sez., cav. Nestore Ferrero, SSML Segr 1° cl Giacinto Felogna Segr 1° cl Giovanni Lorenzo Almasio Appl. di 4° cl. Mariano Gaudiano Uffiz. addetto cav. nob. Fedele Carutti, cap. in ritiro	Ferrero era della Div. Giustizia e Istituti Militari del Segr. Gen. Felogna della Div. Art. Amm.va della D.G. delle Armi Speciali. Almasio della Div. Gabinetto e Int. Mil della D.G. dei Serv. Amm.vi. Gaudiano dal disciolto Gabinetto della D.G. della Contabilità. Carutti dalla Div. Archivi del Segr. Gen.
	Stralcio delle divisioni		
	Personale, servizio interno	Segr. 1° cl. Francesco Angelo Gioia	
	Gabinetto ed Intendenza Militare	Appl. 1° cl. Bartolomeo Borelli	
	Sussistenze	Capo di Sez, cav. Angelo Gallo, SSML	
	Vestiaro	Capo di Sez. cav. Carlo Rabezzana, SSML	
	Casermaggio	Capo di Sez. cav. Luigi Giudici, SSML	
	Ospedali	Capo di sez. cav. Francesco Buglione di Monale, SSML	
	Competenze e Contabilità interne dei Corpi	Capo di Sez. cav. Giovac. Clerico, SSML	

Escono dal ministero i generali Ricotti-Magnani e Incisa Beccaria di S. Stefano. Il segretario generale non è più Parodi, ma per un buon periodo è il colonnello Eduardo Vincenzo Driquet.

Governo Ricasoli (II) (20 giugno 1866 – 10 aprile 1867)	Ignazio de Genova di Pettinengo	fino al 22 agosto 1866	Antonio Brignone, maggiore generale, membro del comitato del genio, f.f., (20 giugno 1866 – 18 agosto 1866)
	Efizio Cugia, luogotenente generale, deputato	22 agosto 1866 - 10 aprile 1867	Eduardo Vincenzo Driquet, colonnello, f.f., (31 agosto 1866 – 25 novembre 1869). Arriva al Ministero con la nomina a ministro di Efizio Cugia.
Governo Rattazzi (II) 10 aprile – 27 ottobre 1867	Giovanni Thaon di Revel Conte Genova, luogotenente generale, deputato (eletto nel collegio di Chivasso il 26 maggio 1867), comandante della divisione militare di Padova. GC SSML e OMS, 2 MAVM.	10 aprile 1867 - 27 ottobre 1867	uff SSML e OMS, colonnello nel Corpo di Stato Maggiore.

Segretariato generale		Divisione Gabinetto del Ministro	Dir. Capo div. 2° classe Cav. Carlo Emilio Boldrino, uff. SSML	
			Ufficio Militare Capo dell'Ufficio, cav. Giovanni Corvetto, maggiore nel Corpo di Stato Maggiore, SSML	Addetto, Francesco Carenzi, capitano di Stato Maggiore. L'Ufficio è inserito nella Div. Gab.
		Divisione Giustizia e Istituti Militari	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Avv. Giuseppe Dezza, SSML	
		Divisione Personale. Servizio Interno e Pensioni	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Giuseppe Brunetti, uff. SSML	
		Divisione Contabilità Centrale	Capo div. di 2° cl. cav. Angelo Marco Ferrati, uff. SSML.	Compare anche alla fine di tale divisione lo stesso Ufficio Militare già indicato nella Div. Gab. del Ministro.
	Dir. Gen. Armi di fanteria e cavalleria (incar.) Cav. Carlo Gibbone, tenente generale, comm SSML, comm OMS, MAVM, uff.			

⁵⁷ Tratto dal Calendario Generale del Regno 1867, pp. 165-173.

	Leg. d'Onore di Francia, dec. Ordine del Medydiè di 3° cl., a disposizione del Ministero			
		Gabinetto del Direttore Generale	Segr. di 2° cl. (regg.) Giovanni Reale	
		1° Divisione Fanteria (servizio attivo)	Dir. Capo div. Cav. Luigi Ferrero, SSML	
		2° Divisione Fanteria (servizio sedentario)	Dir. Capo div. cav. avv. Pompeo Bonaventura Colla, SSML	Precedentemente era anche "matricola ufficiali", ora in stralcio a Torino.
		Divisione Cavalleria	Dir. Capo div. (incar.) cav. Giuseppe Vasco, SSML, col. cav.	
	Dir. Generale delle armi speciali (incar.) cav. Giacomo Filippo Maraldi, comm SSML e OMS, colonnello d'artiglieria			
		Gabinetto del Direttore Generale	Reggente l'Uffizio, cav. Vincenzo Bottilia di Savoulx, col. d'art., uff SSML, cav OMS, MAVM	
		Divisione tecnica d'Artiglieria	Dir. capo Divis. (incar.) Cav. Francesco Bozzani, lgt. col. art.	
		Divisione Artiglieria Amministrativa	Dir. Capo div. di 1° classe, cav. Giuseppe Rossetti, uff. SSML	
		Divisione Tecnica Genio e Stato Maggiore	Dir. Capo div. (incar.) cav. Carlo Garezzo, lgt. col. nell'arma del Genio, SSML	
		Divisione Amministrativa Genio e Stato Maggiore	Dir. Capo div. di 2° classe, nob. cav. Gio. batt. Giuria, uff SSML	
	Direttore generale delle Leve, Bassa Forza e Matricola Cav. Federico Torre, colonnello di SM, GU SSML, MAVM			
		Gabinetto del Direttore Generale	Regg. uff. segr. di 1° cl. Ettore Bonajuti	Bonajuti era stato temporaneamente posto in posizione secondaria con la soppressione della D. G. della Contabilità

		1° Divisione Leve	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Gio. Maria Nepom. Bonino, SSML	
		2° Divisione Leve	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Gio. Batt. Masini, uff SSML	
		Divisione Bassa-Forza	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. avv. Ferd. Giuseppe Camillo Maltese, uff. SSML	
	Direttore generale dei Servizi Amministrativi, Domenico Lerici, comm SSML			
		Divisione Gabinetto e Intendenza Militare	Dir. Capo div. di 1° cl. Conte Carlo Fantoni, SSML	
		Divisione Sussistenze	Dir. Capo div. di 1° cl. Conte Carlo Giuseppe Tallone, SSML	
		Divisione Vestiario	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Giuseppe Cerboni, uff SSML	
		Divisione Casermaggio	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Angelo Dell'Isola, SSML	
		Divisione Ospedali	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Anton Francesco Giuseppe Babando, SSML	
		Divisione Competenze e Contabilità interna dei Corpi	N. N.	Sono indicati presenti due capi di sezione cav. Felice Montagnini di Mirabello, uff. SSML e Cesare Civitelli, SSML

Ufficio di Delegazione in Torino istituito in via provvisoria con R. Decreto 14 ottobre 1865

Direttore generale cav. Giuseppe Clemente Deleuse, maggior generale, Gr. Uff. SSML, Cav. Leg. d'Onore di Francia, comm. Ordine di Cristo di Portogallo, incaricato				
		Divisione Matricola di Bassa Forza	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Paolo Crodara-Visconti, SSML	
		2° Divisione fanteria – Sezione Matricola Ufficiali	Capo di sezione (incar), Paolo Farini, magg. di fanteria	
		Ufficio Archivio	Capo di Sez., cav. Nestore Ferrero, SSML. Segr 1° cl Giacinto Felogna, SSML	

			Segr 1° cl. Giovanni Lorenzo Almasio Appl. di 3° cl. Mariano Gaudiano Uffiz. addetto cav. nob. Fedele Carutti, cap. in ritiro	
	Stralcio			
		della divisione Personale, Servizio Interno e Giubilazioni (prima solo stralcio delle divisioni)	Segr. 1° cl. Francesco Angelo Gioia	
		Ufficio di liquidazione delle Contabilità diverse	Reggente l'ufficio, cav. Pietro Gazagne, SSML, OMS, intendente mil. di 2° classe	Nuovo ufficio
		Protocollo e Segreteria	Appl. 1° cl. Bartolomeo Borelli	Cambia denominazione dalla precedente "Gabinetto ed Intendenza Militare"
		Sussistenze	Capo di Sez. cav. Angelo Gallo, SSML	
		Vestuario	Capo di Sez. cav. Carlo Rabezzana, SSML	
		Casermaggio e Trasporti	Capo di Sez. cav. Luigi Giudici, SSML	Cambia denominazione dalla precedente "Casermaggio"
		Ospedali	Capo di sez. cav. Francesco Buglione di Monale, SSML	
		Contabilità interne dei Corpi	Capo di Sez. cav. Giovac. Clerico, SSML	Cambia denominazione dalla precedente "Competenze e Contabilità interne dei Corpi"
		Crediti dei Comuni.	Segr. di 1° cl. dott. Cesare Merighi e Luigi Salis	Nuovo ufficio
		Ferrovie	Comandati, Comm. di guerra di 2° cl. nel Corpo d'Int. mil. Eusebio Bracco e Francesco Rossignoli	Nuovo ufficio

La commissione rimane nella composizione seguente secondo i calendari generali del regno anni 1867 (p. 173) e 1868 (p. 166). Nel calendario del Regno del 1869 la commissione speciale di liquidazione non era più presente.

COMMISSIONE SPECIALE DI LIQUIDAZIONE istituita con R. Decreto 7 settembre 1860		
Presidente	pres. in 2° della Corte dei Conti	(data di nomina) 7 sett 1860
Cav. Giulio Prato, comm SSML		
Cav. Eduardo Alliaud, uff SSML	Dir. Capo di div. in ritiro	7 sett 1860
Cav. Luigi Casana, uff. SSML	intendente mil. in ritiro	7 sett 1860
Cav. Giuseppe Lavagna, uff SSML	ref. Cons. Stato	7 sett 1860
Conte Francesco Busi, uff. SSML	ref. Cons. Stato	7 sett 1860
Cav. Vittorio Bonvicino, SSML	Dir. contenzioso finanziario a Torino (prima era sost. Avv. Patrimoniale Regio)	5 maggio 1861
Cav. Domenico Battilana, uff SSML	dir. Capo di divisione in ritiro	27 sett 1862
Cav. Placido Viotti, uff SSML	dir. Capo di div. in ritiro	18 dic 1862
March. comm. Francesco Ottone, SSML, uff della Legion d'Onore di Francia	Dirett. Gen. in ritiro	

Nel 1868 si assiste alla riorganizzazione del Segretariato Generale e della Direzione Generale delle Armi speciali. Questo intervento deve essere inteso come un tutt'uno. Infatti, scompare completamente la "Divisione Amministrativa Genio e Stato Maggiore" per permettere l'assorbimento del Corpo di Stato Maggiore con il giovane Ufficio Militare ora divenuto Ufficio Operazioni Militari e Corpo di Stato Maggiore. E' opportuno precisare che la DG Armi Speciali vede una contrazione delle divisioni e la sparizione del Gabinetto del Dir. Gen. Nell'ambito della DG dei Servizi Amministrativi, si osserva il cambiamento della denominazione della "Divisione Gabinetto e Intendenza Militare" in "Ufficio Gabinetto ed Intendenza Militare".

Nel 1869, a seguito della costituzione dell'Ordine della Corona d'Italia, vengono conferiti i titoli a numerosi membri del Ministero.

Con il Ministero Lanza, inizialmente è nominato ministro della Guerra Giuseppe Govone. Sotto il profilo generale, ad eccezione della nomina del segretario generale nella persona di cav. Ezio Camillo De Vecchi, colonnello, comm SSML, uff OMS e OCI, MAVM non si assistono a particolari interventi sulla struttura ministeriale (calendario generale del regno per l'anno 1870, pp. 169-175). Per quanto riguarda invece l'Ufficio Archivio e Commissioni diverse in Torino, nel calendario del 1870 è indicato unicamente come "Ufficio Archivio" senza indicazioni di luogo. Si lascia così intendere che le attività nella ex capitale del Regno siano tutte terminate con il trasferimento anche di quest'ultimo residuo ministeriale in Firenze, capitale provvisoria del giovane Regno d'Italia.

Con le dimissioni del generale Govone e la nomina del nuovo ministro, Cesare Ricotti-Magnani e del primo segretario generale di tre Enrico Alessandro Parodi, maggior generale, membro del comitato del genio (28 aprile 1870 - 1° agosto 1871) si verificano piccoli interventi sulla struttura centrale del Ministero della Guerra.

In particolare, all'interno della Direzione Generale delle Armi di fanteria e cavalleria, sono accorpate le due divisioni dedicate alla fanteria (servizio attivo e servizio sedentario) in una sola con a capo Firenze Filippi. Nello stesso 1871, la "Direzione Generale delle leve e della Bassa-Forza" perde la divisione matricola a seguito della costituzione dell'Ufficio Centrale delle matricole dell'Esercito.

Governo Menabrea (I) conte Luigi Federico, ingegnere, luogotenente generale, senatore (27 ottobre 1867 - 5 gennaio 1868)	Ettore Bertolè-Viale, maggiore Generale, deputato Gr. Uff. SSML, Gr Uff OMS, MAVM.	27 ottobre 1867 - 5 gennaio 1868	Eduardo Vincenzo Driquet, (31 agosto 1866 - 25 novembre 1869). Arriva al Ministero con il ministro Efisio Cugia. SSML e OMS, col. nel corpo di S.M..
Governo Menabrea (II) (5 gennaio 1868 - 13 maggio 1869)	Ettore Bertolè-Viale	5 gennaio 1868 - 13 maggio 1869	Eduardo Vincenzo Driquet
Governo Menabrea (III) (13 maggio - 14 dicembre 1869)	Ettore Bertolè-Viale	13 maggio 1869 - 14 dicembre 1869	Eduardo Vincenzo Driquet
Governo Lanza (14 dicembre 1869 - 10 luglio 1873)	Giuseppe Govone, luogotenente generale, deputato	14 dicembre 1869 - 7 settembre 1870	Ezio Camillo Giorgio De Vecchi, colonnello, comandante della brigata Reggio, f.f. (15 gennaio - 28 aprile 1870)

Segretariato generale		Ufficio Operazioni Militari e Corpo di Stato Maggiore	Capo dell'Ufficio, Enrico Oliverio, SSML, OMS, 2	Il precedente "Ufficio militare" scompare e si
-----------------------	--	--	---	---

⁵⁸ Tratto dai Calendari Generali del Regno per l'anno 1868, pp. 159-165; per l'anno 1869, pp. 165-171; per l'anno 1870, pp. 169-175 e per l'anno 1871, pp. 189-195.

			MAVM, col. nel corpo di S.M. Nel 1869 OCI	trasforma nel presente. Come comandati compaiono ancora il magg. Corvetto e il cap. Carenzi affiancati dal cap. SM Filippo Carlo Terzaghi, MAVM.
		Divisione Gabinetto del Ministro	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. avv. Giuseppe Dezza, SSML. Nel 1869 è promosso di 1° classe e OCI	Precedentemente era capo div. 2° cl. Carlo Emilio Boldrino. Dezza proveniva dalla soppressa Div. Giust e Ist. Mil.
		Divisione Giustizia e Istituti Militari		Scompare nel calendario del 1868.
		Divisione Personale. Servizio Interno e Pensioni	Dir. Capo div. di 1° cl. Comm. Giuseppe Rossetti, SSML	nel 1870 la carica è vacante Subentra al posto del Capo div. di 1° cl. Giuseppe Brunetti. Nel 1869 il Rossetti è promosso Capo div. anziano e OCI.
		Divisione Contabilità Centrale	Capo div. di 1° cl. cav. Angelo Marco Ferrati, uff SSML. Nel 1869 OCI	
	Dir. Gen. Armi di fanteria e cavalleria (incar.) Cav. Carlo Gibbone, luogotenente generale, Gr. Uff SSML, comm OMS, MAVM, uff. Leg. d'Onore di Francia, dec. Ordine del Medydiè di 3° cl., a disposizione del Ministero			Nel 1869 comm. OCI
		Gabinetto del Direttore Generale	Segr. di 2° cl. Giovanni Reale	Nel 1869, promosso segr. 1° cl.
		1° Divisione Fanteria (servizio attivo)	Dir. Capo div. 2° cl. Cav. Luigi Ferrero, uff SSML.	Nel 1869 OCI
		2° Divisione Fanteria (servizio sedentario)	Dir. Capo div. di 1° cl. cav. avv. Pompeo Bonaventura Colla, SSML	Nel 1869 sostituito dal capo di div. di 2° cl. Firenze Filippi, SSML, OCI.
		Divisione Cavalleria	Dir. Capo div. (incar.) cav. Giuseppe Vasco, SSML, col. cav.	Nel 1869 OCI
	Dir. Generale delle armi speciali (incar.) cav.			Nel 1870 la Direzione Generale assume la

	Giacomo Filippo Maraldi, comm SSML e OMS, maggior generale Nel 1869 comm. OCI.			denominazione di Direzione Generale delle Armi d'Artiglieria e del Genio
		Divisione Personale d'Artiglieria e del Genio	Reggente l'Ufficio, cav. Vincenzo Bottilia di Savoulx, col. d'art., uff SSML, cav OMS, MAVM. Nel 1869 OCI.	Nel 1868 perde la vecchia denominazione di "Gabinetto del Direttore Generale".
		Divisione del materiale d'Artiglieria	Dir. capo Divis. (incar.) Cav. Francesco Bozzani, lgt. col. art., uff. SSML	Nel 1869 OCI. Nel 1870 colonnello. Nel 1868, perde la vecchia denominazione di "Divisione tecnica d'Artiglieria". è presente la mass. parte del pers. della vecchia Div.
		Divisione del Materiale del Genio	Dir. capo div. (incar.) Felice Martini, lgt. col. del genio uff SSML, OMS.	Nel 1869 OCI. Nel 1870 colonnello. Nel 1868 la divisione è costruita con la fusione delle disciolte "Divisione Tecnica Genio e Stato Maggiore" e "Divisione Amministrativa Genio e Stato Maggiore". Il personale è preso principalmente dalla seconda divisione ma è presente anche parte prov. dalla prima.
	Direttore generale delle Leve, Bassa Forza e Matricola Cav. Federico Torre, maggior generale, GU SSML, MAVM. Nel 1869 comm OCI			Nel 1870 assume la denominazione di "Direzione Generale delle Leve, Matricola e Bassa- Forza". Nel 1871 "Direzione Generale delle Leve e della Bassa-Forza"
		Gabinetto del Direttore Generale	Segr. di 1° cl. Ettore Bonajuti	Nel 1869 il cognome è indicato come Bonaiuti
		1° Divisione Leve	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Gio. Maria Nepomuceno Bonino, SSML	Nel 1869, è nominato nell'incarico il capo di div. di 2° cl. Egisto Monsacchi, SSML.
		2° Divisione Leve	Dir. Capo div. anziano Avv.	Nel 1869 OCI

			Gio. Batt. Masini, uff SSML.	
		Divisione Bassa-Forza	Dir. Capo div. di 1° cl. comm Carlo Emilio Boldrino, comm. SSML.	Nel 1869 OCI
		Divisione Matricola Nel 1871 la div. è sciolta e in sua vece è costituita l'Ufficio Centrale delle Matricole dell'Esercito. Il personale della divisione passa a quella Bassa-Forza	Dir. Capo Div. di 2° cl. Antonio Babando, uff. SSML.	Nel 1869 OCI Nel 1868, la Div., accorpata prec. all'Uff. di Del. di TO con il nome originario di "Divisione Matricola di Bassa-Forza", ritorna ora in seno alla DG. Il capo div. proveniva dalla div. Ospedali.
	Direttore generale dei Servizi Amministrativi, Domenico Lerici, comm SSML. Nel 1869, uff OCI			
		Ufficio Gabinetto e Intendenza Militare	Segr. 1° cl. Alessandro Passera, SSML.	Perde l'antica denominazione di "Divisione Gabinetto e Intendenza Militare". Nel 1869 non c'è alcuna indicazione del responsabile e sono presenti due segretari di 1° cl. Emilio Ariani e Emilio Boglione entrambi SSML.
		Divisione Sussistenze	Dir. Capo div. di 1° cl. Conte Carlo Giuseppe Tallone, uff SSML.	Nel 1869 OCI. nel 1871 uff. OCI.
		Divisione Vestiario	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Giuseppe Cerboni, uff SSML.	Nel 1869 OCI. nel 1871 comm OCI
		Divisione Casermaggio	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Angelo Dell'Isola, SSML.	Nel 1869 OCI e uff SSML. nel 1871 uff OCI.
		Divisione Ospedali	Dir. Capo div. di 1° cl. nob. Giovann Battista Giuria, uff. SSML. Nel 1869 OCI	Il capo div proveniva, con lo stesso incarico, dalla disciolta "Divisione Amministrativa Genio e Stato Maggiore". Nel 1871 la carica di Dir. capo div. è vacante.
		Divisione Competenze e Contabilità interna dei Corpi	Dir. capo div. Felice Montagnini di Mirabello, uff SSML.	Nel 1869 OCI. Era già presente come capo sezione e copriva una posizione vacante. Nel 1870

		<p>"Ufficio Archivio e Commissioni diverse in Torino", già Ufficio di Delegazione in Torino istituito in via provvisoria con R. Decreto 14 ottobre 1865.</p> <p>Nel 1870 assunse la denominazione di "Ufficio Archivio"</p>	<p>Nel 1868 era composto da: Segr 1° cl Luigi Salis, Segr 2° cl Agostino Deleuse, Applicati di 1° cl. Paolo Garmagnano, not. Alessandro Blengis, Carlo Giulio Massaroli, Giovanni Appiano, Appl. di 3° cl. Mariano Gaudiano, Appl. di 4° cl. cav. Gustavo Deleuse, Paolo Pagliano.</p>	<p>risultava capo div 2°cl</p> <p>Nel 1869, assunse le funzioni di responsabile dell'Ufficio il capo sezione Nestore Ferrero, SSML e OCI già responsabile dell'Archivio. Fu destinato altrove l'appl. 1° cl. not. Alessandro Blengis e quello di 3° cl. Mariano Gaudiano.</p>
	<p>Ufficio Centrale delle matricole dell'Esercito Direttore, maggior generale Cesare Bonvicini, uff SSML e comm OCI.</p>			<p>Vice direttore maggiore di fanteria Paolo Marini, SSML. Compare per la prima volta nel 1871.</p>

Governo Lanza (14 dicembre 1869 – 10 luglio 1873)	Cesare Francesco Ricotti-Magnani, luogotenente generale, deputato (eletto nel collegio di Novara il 20 novembre 1870), comandante della divisione militare di Milano	7 settembre 1870 - 10 luglio 1873	Enrico Alessandro Parodi, maggior generale, membro del comitato del genio (28 aprile 1870 – 1° agosto 1871)
Governo Minghetti (II) (10 luglio 1873 – 25 marzo 1876)		10 luglio 1873 - 20 novembre 1876	Marchese Gian Luca De Fornari, maggiore generale, comandante della brigata Pistoia, f.f. (1° agosto 1871 – 1° luglio 1874), comm SSML OCI, uff OMS, 2 MAVM. Nel 1873 nominato GU OCI. Benedetto Veroggio, maggiore generale, deputato (eletto nel collegio di Castel San Giovanni il 15 novembre 1874), preced. comandante del 2° reggimento del genio (segr. gen. 1° luglio 1874 – 1° maggio 1876). uff SSML OCI, MAVM

Segretariato generale		Uffizio Operazioni Militari e Corpo di Stato Maggiore	Capo dell'uff. cav. Giovanni Corvetto, SSML, OCI, maggiore nel corpo di S.M. Nel 1873 lgt. col. e uff SSML	Non compagno più né il cap. Carenzi né il cap Filippo Carlo Terzaghi. Nel 1874-75 compare il magg. nel corpo di SM Cesare Tarditi tra gli ufficiali comandati
		Divisione Gabinetto del Ministro	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Avv. Giuseppe Dezza, SSML, OCI. 1873 Uff SSML	Nel 1875 la carica era vacante.
		Divisione Personale, Servizio Interno, e Giubilazioni	Non compare più un Dir. Capo div. Al suo posto vi era un Capo sez. 1° cl. Carlo Martorelli SSML, OCI, incaricato della direz. della div. Nel 1873 uff SSML Nel 1874 il Martorelli fu nominato direttore capo di div. di 2° cl. Nel 1875 Uff	Nel Calendario del 1872 perse la vecchia denominazione di "Divisione Personale. Servizio Interno e Pensioni". Nel 1875 la Divisione assunse il nome di "Divisione Personale, Servizio Interno, Giubilazioni e Giustizia

⁵⁹ Tratto dai Calendari Generali del Regno per l'anno 1872, pp. 197-204, per il 1873, pp. 195-202, per il 1874, pp. 194-200, per il 1875, pp. 198-204.

		Ragioneria (Divisione Contabilità Centrale)	OCI. Capo div. di 1° cl. cav. Angelo Marco Ferrati, uff SSML, OCI. 1873 comm OCI	Militare" Nel Calendario del 1872 perse la vecchia denominazione di "Divisione Contabilità Centrale"
		Divisione temporanea per gli Affari del già Ministero delle Armi	Regg. la div. Gioachino Cavi, intend. mil. 2° cl, uff SSML, OCI	Presente nei calendari del regno 1872 - 1875. Nel 1873 e 1874 la divisione era retta dal Capo Sez. 1° cl. Luigi Leidi, SSML OCI. Nel 1875 uff OCI
	Dir. Gen. Armi di fanteria e cavalleria (incar.) Cav. Carlo Gibbone, luogotenente generale, Gr. Uff SSML, comm OMS, OCI, MAVM, a disp. del Ministero			Nel 1874 la posizione era indicata come N.N. Nel 1875 fu nominato Dir. Gen Federico Manassero di Costigliole, comm SSML OCI, OMS, MOVVM, MAVM
		Gabinetto del Direttore Generale	Segr. di 1° cl. Giovanni Reale, nel 1873 OCI	
		Divisione Fanteria	Dir. Capo div. 2° cl. Cav. Firenze Filippieri, uff SSML, OCI	Nel 1875 comm OCI
		Divisione Cavalleria	Dir. Capo div. (incar.) col. cav. Giuseppe Vasco, uff. SSML, OCI.	Nel 1873 sostituito dal lgt. col. cav. Vincenzo Spini, SSML, OCI, MAVM quale dir. capo div. incaricato. Nel 1874 fu promosso colonnello.
	Dir. Generale delle Armi d'Artiglieria e del Genio comm. Giacomo Filippo Maraldi, comm SSML, uff. OMS OCI. maggior generale			Nel 1875 il nuovo Dir. Gen. era il maggior generale Vincenzo Bottilia di Savoulx, uff SSML OMS OCI, MAVM fino al 1874 Dir. Capo Div. "Personale d'Artiglieria e del Genio".
		Divisione Personale d'Artiglieria e del Genio	Dir. capo div. (incar) cav. Vincenzo Bottilia di Savoulx, col. d'art., uff SSML OMS OCI, MAVM.	Compare come capo sez (incar) il magg. art. Luigi Pelloux, OMS, OCI, MAVM (1872, 1873 e 1874). Nel 1875 il nuovo Dir. capo div. (incar.) era il ten. col. art. Edoardo Robini, uff. SSML OMS OCI, MAVM

		Divisione del materiale d'Artiglieria	Dir. capo Divis. (incar.) Cav. Gio. Battista Grassi, col. art., uff. SSML OMS OCI.	Nel 1874 subentrò il ten. col. art. Eugenio Olivero, SSML, OCI, OMS, MAVM
		Divisione del Materiale del Genio	Dir. capo div. (incar.) Felice Martini, col. del genio uff SSML OCI, MAVM.	Nel 1873 sostituito dal parigrado Gio. Battista Lopez, SSML, OCI
		Ragioneria.	Capo Ragioniere nob. Gio. Battista Giuria, uff SSML, comm. OCI	Presente nel Calendario del Regno del 1872. Il Giuria proveniva dalla divisione Ospedali della DG Leve e Bassa-Forza e prec. dalla DG Armi Speciali. Nel 1875 la carica di Capo rag. era vacante.
	Direzione generale delle Leve e della Bassa-Forza Comm Federico Torre, maggior generale, GU SSML, comm. OCI, MAVM, a disp. del Ministero			Nel 1874 fu promosso a tenente generale, si trova indicato anche come deputato.
		Gabinetto del Direttore Generale	Segr. di 1° cl. Ettore Bonaiuti	Nel 1872 fu promosso a capo sez. di 2° cl. Nel 1875 SSML OCI
		1° Divisione Leve	Dir. Capo div. di 2° cl. Cav. Egisto Monsacchi, SSML.	Nel 1873 uff SSML, OCI
		2° Divisione Leve	Dir. Capo div. anziano Avv. Gio. Batt. Masini, uff SSML, uff OCI.	Nel 1873 sostituito dal capo div. di 2° cl. Salvino Salvini, SSML, uff OCI
		Divisione Bassa-Forza	Dir. Capo div. di 1° cl. comm Carlo Emilio Boldrino, comm. SSML, uff OCI.	
	Direttore generale dei Servizi Amministrativi, Domenico Lerici, comm SSML, comm. OCI			
		Ufficio Gabinetto e Intendenza Militare	Segr. 1° cl. Emilio Ariani e Emilio Boglione entrambi SSML. Nel 1873 era presente unicamente il Segr. 1° cl. Emilio Boglione, nel frattempo OCI. nel 1875 SSML. Nel 1875 era segr. 1° cl anche Alberto Cella, OCI.	Nel 1875 assunse la denominazione di "Gabinetto e Commissariato Militare".

		Divisione Sussistenze	Dir. Capo div. anziano Carlo Giuseppe Tallone, uff SSML e uff OCI.	Nel 1875 comm SSML e OCI.
		Divisione Vestiario	Dir. Capo sez. di 1° cl. Enrico Amadei SSML, OCI, incaricato della dir. della Div.	Nel 1873 era indicato di 2° classe e scomparve la dizione incaricato. sempre nel 1873 Uff OCI. Nel 1875 SSML
		Divisione Casermaggio	Dir. Capo div. di 1° cl. Cav. Angelo Dell'Isola, uff SSML e uff OCI.	Nel 1873 comm OCI
		Divisione Ospedali	Dir. Capo div. Francesco Antonio Babando, uff SSML, OCI	Nel 1875 anche Uff OCI
		Divisione Competenze, e Contabilità interna dei Corpi	Dir. capo div. 2° cl. Felice Montagnini di Mirabello, uff SSML, OCI	Nel 1874 Uff OCI. Nel 1875 comm OCI
		Ragioneria	Capo rag. Giuseppe Cerboni, uff SSML, comm OCI	La ragioneria comparve nel Calendario del 1872.
		Ufficio Archivio	capo sezione Nestore Ferrero, SSML e OCI Segr 1° cl Felice Brocchi, Felice Luigi Secchi, OCI e Luigi Salis OCI Applicato di 1° cl. Paolo Garmagnano	NEL 1873 non esisteva più
	Ufficio Centrale delle matricole dell'Esercito Direttore, maggior generale Emanuele Veggi (proveniente dai CC.RR.) uff SSML e comm OCI.		Vice direttore maggiore di fanteria Paolo Marini, SSML.	Dall'ufficio archivio era transitato all'Ufficio Centrale Matricole Giovanni Appiano Segr. di 2° cl (aspett). Appiano nel 1873 non è più presente.

Modifiche apparse nel 1874

		Ufficio Archivi (Firenze)	Segr. 1° cl. Domenico Rostagno, OCI Segr 2° cl Carlo Buscaglione Appl. di 1° cl. Giovanni notaio Bacci e Lorenzo Balbis Gli Appl. nel 1875 sono Marcello Catani, Vincenzo Lo Gatto. Quelli di 1° cl. regg. sono Bacci, Balbis e Carlo Avogadro di Vigliano.	Presente nel calendario del 1874 e del 1875
		Impiegati del Ministero addetti all'Ufficio di Revisione. (Matricole dei Corpi). (Firenze) in sostituzione del disciolto "Ufficio Centrale delle matricole dell'Esercito"	Segr. 1° cl. Emilio Guidi, SSML OCI e Clemente Tavoni OCI Appl. 1° cl. Tito Salvadori, Giovanni Cellesi, Angelo Celloni regg., Giovanni Sangiorgio regg. Appl. 2° cl. Antonio Berardinelli e Appl. 3° cl. Luigi Degiorgis.	Questo "ufficio" non comparve più nel Calendario Generale del Regno del 1875

GUERRA CLANDESTINA ED IDENTITÀ NAZIONALE: IL CONTRIBUTO DEI SERVIZI INFORMAZIONI ALLEATI E ITALIANO ALLA RESISTENZA

Genesi e attività della missione statunitense "Peedee" nella VI Zona Operativa Ligure Partigiana (1943-1945).

Le premesse

In questo ultimo ventennio, a partire dalla caduta del muro di Berlino, abbiamo assistito in Italia ad un generale ripensamento del nostro concetto di identità nazionale che in conseguenza degli eventi degli ultimi sessant'anni mostrava di aver profondamente risentito dell'esperienza della guerra fredda. La fine del comunismo reale e della contrapposizione ideologica con il modello capitalista occidentale ha permesso di analizzare in modo più lucido ed obiettivo i tragici eventi della guerra civile italiana del 1943-1945 inquadrati nella lotta tra la Germania nazista e gli Alleati anglo-americani ¹. Tale analisi ha consentito alla storiografia italiana sulla seconda guerra mondiale di superare alcune interpretazioni parziali delle vicende di quel biennio ². Da

¹ Un contributo assai rilevante al fine di una rilettura della Resistenza come fenomeno di guerra civile veniva fornito, negli stessi anni, dal volume di Claudio Pavone, *Una guerra civile: saggio storico sulla moralità nella Resistenza*, Bollati Boringhieri, Torino, 1991. Lo studioso riproponeva nel suo importante volume non solo la vecchia interpretazione (già cara alla destra italiana nonché a illustri studiosi stranieri quali Denis Mack Smith e Federico Chabod) della Resistenza come fenomeno di guerra civile, ma sollevava la questione della consistenza numerica della Resistenza, stimolando un dibattito storico politico che avrebbe portato in Italia ad un ripensamento in termini più consapevoli delle basi su cui è stata fondata l'identità nazionale repubblicana.

² Sempre agli inizi degli anni Novanta partecipavano ad approfondire il dibattito sulla Resistenza e sulla guerra in Italia, le riflessioni del grande storico del fascismo Renzo De Felice. Quest'ultimo, non solo contestava l'impostazione prevalentemente politico-ideologica delle letture sino ad allora proposte, ma anche la loro lacunosità dal punto di vista della ricostruzione storica. Fondamentale nell'accendere il dibattito storico-politico sul tema è stata la pubblicazione del *pamphlet* a cura di Pasquale Chessa, *Il Rosso e il nero*, Milano, Baldini e Castoldi, 1994; ovvero una lunga intervista concessa da De Felice allo stesso Chessa sul tema della Resistenza. Sulla scorta di De Felice anche Elena Aga Rossi - di formazione defeliciana e allineandosi al maestro - ne condivideva il giudizio sulle manchevolezze della storiografia corrente. La storica tornava a ribadire tanto la caratterizzazione addirittura, a suo giudizio, "autoreferenziale" offerta dagli interpreti della Resistenza, quanto più in generale l'incapacità della letteratura specifica sui rapporti tra Resistenza ed Alleati sia di superare forti condizionamenti ideologici sia di inserire il discorso sulla Resistenza italiana nel più complesso quadro della guerra mondiale e dei rapporti tra le grandi Potenze che ne erano protagoniste e ne condizionarono in gran parte le sorti. Infine la storica non mancava di sottolineare la grave lacuna rappresentata dalla mancanza di uno studio specifico sui rapporti tra la Resistenza e i servizi segreti alleati ovvero l'Office of Strategic Services (d'ora in poi OSS) e la Special Operation Executive (da ora SOE) che invece avevano rivestito una parte essenziale come intermediari tra il movimento partigiano italiano e gli alti comandi e governi anglo-americani. Si veda in proposito la rassegna storiografica di E. Aga Rossi *Alleati e Resistenza in Italia* in Id., *L'Italia nella sconfitta*, Esi, Napoli, 1985, in particolare pp. 192; 197.

un lato è stato così possibile un riesame delle relazioni intercorse tra gli Alleati anglo-americani e la Resistenza italiana durante la campagna d'Italia, dall'altro è stata sentita l'esigenza di ripensare il significato storico del Governo del Sud e quello dei suoi rapporti con gli Alleati e con la stessa Resistenza. È così lentamente emerso come la criminalizzazione *in toto* dell'epoca fascista e, per contro, l'esaltazione acritica del fenomeno resistenziale, avesse portato ad una distorta interpretazione sia del comportamento degli Alleati sia di quello del Governo del Sud e soprattutto dell'elemento militare a quest'ultimo collegato³.

Nello specifico, fino alla metà degli anni '80, ma spesso anche assai più recentemente, la storiografia sui rapporti Resistenza/Alleati ha tendenzialmente sostenuto la tesi che gli anglo-americani avrebbero contrastato lo sviluppo indiscriminato della Resistenza italiana a causa della preoccupazione che si affermassero forze politiche potenzialmente pericolose⁴. In questo progetto gli Alleati – in particolare gli inglesi – si sarebbero avvalsi dell'appoggio del governo Badoglio, della Monarchia e di quel che restava dell'apparato militare (notoriamente rimasto fedele alla Corona) in quanto anch'essi preoccupati per la sistemazione politica post-bellica del "bel Paese"⁵.

La storiografia cosiddetta di sinistra, che è quella che si è prevalente-

³ Cfr. in proposito Elena Aga Rossi, *Una nazione allo sbando*, Bologna, Il Mulino, nuova edizione corretta, 2003, p.12; 17. La studiosa ha sottolineato come tali vicende avrebbero in particolare travolto inesorabilmente da allora in poi l'onorabilità del Regio Esercito colpevole di aver combattuto una "guerra fascista".

⁴ In molti casi è stata acriticamente esaltata la contrapposizione tra antifascismo e anglo-americani, interpretando alcuni dei passaggi più significativi nei loro rapporti, quale il "proclama Alexander" del novembre 1944 o gli accordi di Roma del dicembre 1944, come tentativi alleati di neutralizzare l'esperienza partigiana. Si è lasciato così intendere che il Comitato di Liberazione Nazionale Alta Italia (d'ora in poi CLNAI) avesse operato sostanzialmente in opposizione agli anglo-americani. Si veda in particolare al riguardo il volume di Roberto Battaglia, *Storia della Resistenza italiana (8 settembre 1943-maggio 1945)*, Torino, Einaudi, 1964, p. 528 e *passim*; come pure sempre sul tema, Pietro Secchia e Filippo Frassati, *La Resistenza e gli alleati*, Milano, Feltrinelli, 1962, p. 10; G. Amendola, *Intervista sull'antifascismo*, a cura di Piero Melograni, Roma-Bari, Laterza, 1994 (1ª ediz. 1976), pp. 174-175. In particolare molto deciso al riguardo appare il giudizio di Battaglia che nel suo celebre volume – oggi datato ma ancora considerato una delle opere fondamentali di riferimento per chi si occupa di tali argomenti – scrive appunto a pagina 528: «Modestissimo è senza dubbio il posto che gli alleati assegnano nei loro piani al movimento partigiano italiano. Loro scopo evidente è di evitare in ogni modo che tutta l'Italia del Nord si sollevi impetuosamente alle spalle del nemico per suo conto o per sua iniziativa». Infine più o meno alle stesse conclusioni sembra giungere più recentemente David Ellwood, *Gli alleati e la Resistenza in Italia in Dizionario della Resistenza. Luoghi, formazioni, protagonisti*, Enzo Collotti-Renato Sandri-Frediano Sessi (a cura di), Torino, Einaudi, 2001, in particolare p. 248. Una lettura che riemerge sostanzialmente invariata anche in altrettante famose e più volte ripubblicate ricostruzioni, in particolare quella, su cui ritorneremo, di Giorgio Bocca, *Storia dell'Italia partigiana. Settembre 1943-Maggio 1945*, Milano, Mondadori, 1995, pp. 164-168.

⁵ Scriverà sempre Bocca: «ai primi di ottobre 1943, si assiste in Italia al rilancio della monarchia. Gli anglo-americani le sono favorevoli, a quel fine dell'efficienza militare che può servire da alibi ai protagonisti della storia in rapido movimento per eludere scelte più difficili: in Italia per esempio la chiamata a raccolta delle forze popolari antifasciste. È più semplice tenere in piedi la corte e i suoi arrendevoli personaggi. Churchill dirige con l'abituale vigore questa politica da *ancien régime* senza farne misteri». G. Bocca, *Storia dell'Italia partigiana*, op. cit., p. 107 e *passim*.

mente occupata dell'argomento, ha sostenuto a tale proposito che furono in particolare i servizi segreti alleati a cooperare con quelli di Badoglio ovvero con il Servizio Informazioni Militari (SIM) italiano - ma poi anche con quello di Bonomi - per impedire che la Resistenza potesse assumere dimensioni di massa ⁶.

Questa interpretazione se da un lato esaltava opportunamente il ruolo che ebbe la *leadership* antifascista nel trasformare i primi gruppi partigiani in un vasto movimento popolare, dall'altro, negava il significativo contributo militare fornito alla Resistenza sia dagli Anglo-americani sia dal Governo del Sud. Molta della storiografia di impronta marxista, in tale contesto, ha cercato di esaltare oltre i reali meriti il contributo militare della Resistenza partigiana alla cacciata dei nazifascisti, svilendo al contempo l'apporto essenziale delle armate alleate, senza le quali non sarebbe stata possibile la liberazione dell'Italia ⁷. Al contempo, come già accennato, nessun reale interesse (a non voler parlare con Elena Aga Rossi di vera e propria "espunzione" dal *carpus* storiografico) veniva riservato all'analisi del supporto dell'elemento militare italiano alla guerra di Liberazione ⁸. Un ruolo che, invece, emerge come essenziale, come vedremo, da una consistente mole di nuovi documenti che l'Amministrazione USA ha iniziato a declassificare a partire dai primi anni Novanta ⁹. Tali carte confer-

⁶ Si vedano al riguardo ancora una volta le affermazioni in proposito di Giorgio Bocca «Esiste per cominciare un attesismo incoraggiato dagli anglo-americani. Essi non desiderano difficoltà politiche; preferiscono la collaborazione di pochi esperti [l'Autore allude alla collaborazione dei servizi segreti italiani con quella dei servizi alleati n. d. A.] a quella, ricca di imprevisti, di un esercito popolare. Un altro attesismo è voluto dal re e da Badoglio, i quali non potendo controllare la ribellione cercano di paralizzarla. Badoglio fa il suo mestiere senza scrupoli: per esempio arruola nel S.I.M. (Servizio di Informazioni Militari) gli ufficiali di presunta o sicura fede fascista contando sulla loro gratitudine; e poi destina il S.I.M. a fare da cortina fumogena fra Alleati e Resistenza». *Ibidem*, 115-116.

⁷ Pietro Secchia e Filippo Frassati nella loro storia della resistenza hanno sottolineato come gli alleati tendessero a contrastare l'esigenza della resistenza di essere in prima linea nella lotta al nazifascismo, tentando spesso di relegarli in una posizione subalterna. Cfr. P. Secchia e F. Frassati, *La Resistenza e gli alleati*, op. cit., p. 10.

⁸ Ancora Aga Rossi, come già accennato, ha rilevato al riguardo che: «La resistenza dei militari è stata per molti anni lasciata alle memorie e al ricordo dei superstiti e delle loro associazioni, e quasi ignorata dalla storiografia, perchè erano vicende che riguardavano le forze armate, che avevano comunque combattuto una guerra fascista [...] Sono state sostanzialmente trascurate le vicende che coinvolsero i militari italiani dopo l'armistizio. Al di là della dissoluzione della maggior parte delle divisioni, vi furono parecchi episodi sia di collaborazionismo che di resistenza armata, che rendono molto più difficile di quanto finora sia apparso un giudizio su quegli avvenimenti [corsivo nostro]. Si sono sottovalutati casi anche eroici di reazione armata ai tedeschi in Italia, ma soprattutto nei territori occupati; la preminente iniziativa di ufficiali e soldati nella costituzione delle prime bande partigiane e la loro presenza attiva nella resistenza; infine la partecipazione alla liberazione del paese nei gruppi di combattimento aggregati alle forze armate alleate. I militari "badogliani" e le formazioni "autonome" [...] sono stati espunti dalla nostra storia nazionale». E. Aga Rossi, *Una nazione allo sbando*, op. cit., p.12; 17.

⁹ L'apertura degli archivi dell'OSS presso i National Archives and Records Administration (NARA) di College Park (ME), alla periferia di Washington DC, per la prima volta ha fornito agli studiosi, non solo il vantaggio di poter accedere ad un impressionante quantità di documentazione inedita sulle attività dell'*intelligence* americana in Italia durante il biennio 1943-45, ma soprattutto, grazie al minuzioso lavoro di archiviazione effettuati dagli statunitensi, l'opportunità di riuscire ad isolare "nuclei omo-

mano come il contributo fornito dall'apparato militare della Monarchia allo sviluppo della Resistenza italiana, sia stato assai rilevante ed importante sin dalla fase iniziale della Campagna d'Italia.

Obbiettivo di questo testo è pertanto proprio quello di mostrare, sulla base soprattutto di tali nuove evidenze archivistiche, come il governo Badoglio - e più tardi il "governo di Roma" - non appoggiò alcun presunto progetto alleato ostile al movimento partigiano, ma anzi contribuì attivamente al potenziamento della lotta di popolo anti-nazifascista. Vedremo come, sin da immediatamente dopo l'Armistizio dell'8 settembre 1943, il sostegno della Resistenza fu l'obbiettivo principale delle autorità militari italiane. In particolare proprio i vertici militari italiani cooperarono attivamente, tanto con il SOE britannico quanto con l'OSS americano, nell'organizzazione di forme clandestine di Resistenza nell'Italia occupata¹⁰. Loro principale scopo, appunto, quello di sostenere lo sviluppo dei primi nuclei partigiani contemporaneamente sviluppatasi spontaneamente dietro la linea del fronte. In tale contesto il governo Badoglio si sarebbe adoperato sia per arrivare ad una rapida riorganizzazione dell'esercito, dopo che questo si era pressochè dissolto in conseguenza dell'Armistizio, sia per fornire alle prime formazioni partigiane tutto l'aiuto che esse necessitavano per condurre un'efficace attività di guerriglia attraverso un'incessante attività combinata con i servizi alleati. Se i servizi alleati si occuparono, infatti, nella maggior parte dei casi di fornire al SIM italiano quanto necessario - in termini di velivoli, equipaggiamenti, tecnologia radio, ecc.- affinché gli emissari segre-

genei" di documenti sulla Resistenza italiana all'interno di un archivio straniero. Relativamente all'archivio dell'OSS appare opportuno inserire la seguente precisazione: tutti i documenti di tale archivio sono scritti in lingua inglese, tranne singole eccezioni, segnalate di volta in volta. Per facilitarne la comprensione i brani citati verranno di regola tradotti in italiano, salvo trascrizioni ritenute meno significative, che potranno essere lasciate in inglese.

¹⁰ Dopo la dichiarazione di guerra alla Germania da parte dell'Italia, avvenuta il 14 ottobre '43, le autorità militari anglo-americane aprirono trattative con quelle della Monarchia per una cooperazione a tutto campo, che mirava soprattutto ad impiegare i rispettivi servizi informativi nel sostegno di ogni forma di resistenza ai tedeschi e al governo fascista nell'Italia occupata. Immediati negoziati in questo senso si ebbero nell'Italia del Sud tra ufficiali superiori dell'OSS ed esponenti del governo Badoglio, quali il ministro della Marina, Raffaele De Courten, il ministro della Marina Mercantile, Pietro Barone, ed i sottosegretari alla Guerra e alle Finanze, Taddeo Orlando e Guido Jung. Cfr. NARA, R.G. 226, Entry 210, box 119, folder 5, doc. 4692/3. *OSS contacts in new Italian Cabinet. 20 novembre 1943*. Il memorandum, diretto al capo della *Secret Intelligence* dell'OSS a Washington, Whitney Shepardson, e redatto dal *Deputy Director, SSO (Strategic Services Operations)* in Italia, Joseph M. Scribner, nell'esprimere soddisfazione per i risultati ottenuti, concludeva: «It is not often that contacts of this nature exist within the Cabinet of another government. It is suggested that your Intelligence organization give serious and immediate thought to utilizing these leads. We will give you every cooperation in this matter». A tale riguardo va anche notato come sia stata spesso sottovalutata l'influenza che il cosiddetto "Memorandum di Quebec" ebbe sul comportamento delle autorità italiane. Poiché tale documento affermava che il trattamento dell'Italia nel dopoguerra sarebbe dipeso dall'apporto militare che il governo ed il popolo italiano avrebbero dato alle operazioni belliche alleate, a partire dal settembre 1943, l'obbiettivo principale del governo del Sud divenne quello di favorire in ogni modo la partecipazione italiana alla guerra contro i tedeschi.

ti della Monarchia fosse in grado di svolgere la loro attività clandestina, furono quegli stessi militari italiani a portare materialmente alle formazioni gli apparecchi radio, i piani di trasmissioni, il supporto logistico alla ricezione dei lanci, delle istruzioni sul funzionamento delle armi lanciate (spesso di fattura inglese ed americana), le armi, munizioni, vestiario, cibo e finanziamenti indispensabili alla conduzione della lotta dei patrioti italiani.

I suddetti documenti recentemente declassificati dal governo degli Stati Uniti relativi all'attività dell'*Office of Strategic Services* - il servizio segreto americano precursore della *Center Intelligence Agency* (CIA) nata nel 1947 - che durante la campagna d'Italia si occupò, accanto al SOE britannico, di gestire i rapporti tra la Resistenza e i comandi anglo-americani, dimostrano a tale riguardo che sino dal 1943 le autorità militari del Sud cooperarono lealmente con gli anglo-americani affinché si potesse arrivare ad una effettiva cobelligeranza dell'Italia accanto agli Alleati. Tali documenti rivelano, appunto, come tale collaborazione fu particolarmente utilizzata dagli Alleati soprattutto nel campo del sostegno alla Resistenza attraverso l'impiego del SIM in azioni combinate con l'OSS ed il SOE ¹¹.

Entro la fine del 1943, tale collaborazione portò alla costituzione dietro le linee nemiche di una vasta rete clandestina in cui inizialmente il SIM svolse un ruolo di primissimo piano. Quest'ultimo a tale scopo venne prontamente ricostituito da Badoglio sotto la direzione del veterano dei "servizi" Pompeo Agrifoglio ¹². Tempestivamente liberato dagli Americani dal campo

¹¹ Si veda il documento già più sopra citato. Cfr. NARA, R.G. 226, Entry 210, box 119, folder 5, doc. 4692/3. *OSS contacts in new Italian Cabinet. 20 novembre 1943*.

¹² Il riordinamento del Servizio Informazioni Militare (S.I.M.) nella nuova sede di Brindisi fu ultimato in tempi molto brevi. Fin dal 28 settembre 1943, definiti i suoi compiti secondo le direttive del generale Strong, capo del servizio informazioni del comando alleato del Mediterraneo, aveva avuto inizio la sua attività a fianco degli anglo-americani. A reggere l'ente, che dipendeva dallo Stato Maggiore Generale (denominato anche Comando Supremo) del generale Ambrosio, poi sostituito dal Maresciallo Messe, fu designato il colonnello Pompeo Agrifoglio, del quale si era richiesto ed ottenuto il rientro dalla prigionia negli Stati Uniti. Vice comandante fu nominato il tenente colonnello De Francesco. L'Ufficio Informazioni, dipendente dal Reparto Operazioni del Comando Supremo, venne articolato in cinque sezioni. Molto importante fu la sezione "Calderini", comandata dal tenente colonnello Giuseppe Massaioli, che fu incaricata della messa a punto di missioni speciali, compresa la costituzione di cellule informative nel territorio nazionale ancora occupato. Tale sezione era strutturata su un gruppo informatori e un gruppo sabotaggio. Vennero inoltre costituite la sezione "Bonsignore" cui era affidata l'attività di controspionaggio nel territorio liberato in collaborazione con la controparte britannica e statunitense, nonché la costituzione di nuclei di controspionaggio da aggregare alla V e VIII armata alleate; la sezione "Zuretti" che curava la stesura giornaliera della situazione militare, provvedeva alle intercettazioni radio e predisponendo studi e relazioni segnalando le notizie di maggior rilievo al S.O.E. britannico e all'O.S.S. statunitense; la sezione "Organizzazione", cui era assegnata la preparazione dei cifrari, la compilazione di bollettini informativi periodici, l'addestramento del personale designato agli uffici "I" delle varie unità collaborando strettamente col quartier generale alleato e con la Commissione Alleata di Controllo; infine la sezione "Tecnica", che disponeva della 135ª compagnia marconisti, costituita da elementi di elevata specializzazione. Cfr. A.U.S.S.M.E., fondo I-3, busta 43, fascicolo 4, *Costituzione del C.S. alla data del 1° gennaio 1944*; A.U.S.S.M.E., fondo I-3, busta 43, fascicolo 4, *Costituzione del C.S. alla data del 26 febbraio 1944*; A.U.S.S.M.E., fondo I-3, busta 43, fascico-

di prigionia in cui si trovava negli USA, Agrifoglio si adoperò per mettere a disposizione della Resistenza personale e quanto restava in piedi dei servizi italiani. In tale contesto, fin dall'ottobre 1943, numerosi ufficiali della Marina, dell'Esercito e dei rispettivi Servizi Informativi furono clandestinamente esfiltrati da Roma e dal resto dell'Italia occupata, ad opera dell'OSS americano, e condotti presso le diverse basi delle *intelligence* alleate in Italia, in Algeria e in Corsica, affinché si mettessero a disposizione dei piani concertati dagli anglo-americani con il SIM di Brindisi¹³. Attraverso missioni di agenti e aviorifornimenti di materiali bellici, organizzati dalle tre *intelligence* in azioni congiunte, la Resistenza italiana avrebbe ricevuto da quel momento in poi, con un ritmo sempre crescente, aiuti e supporto militare.

Va ribadito, a tale proposito, che protagonista delle prime missioni nell'Italia occupata fu soprattutto personale italiano (coadiuvato da un esiguo numero di ufficiali anglo-americani), che spesso senza alcun tipo di "ricezione a terra" venne paracadutato o giunse via terra e via mare in territorio nemico. Che questi primi *team* prevedero sempre la presenza di radiotelegrafisti, ovvero in tutti i casi di "agenti" italiani, che il SIM o il Servizio Informazioni e Sicurezza (SIS) della Regia Marina reclutarono a tale scopo. Che tali emissari italiani, oltre alla costituzione degli indispensabili collegamenti radio con i comandi alleati, si occuparono anche di supportare logisticamente i partigiani nella ricezione dei primi rifornimenti, di istruirli sull'uso degli armamenti, nonché di rendere possibile il coordinamento tra l'azione dei patrioti con l'avanzata degli eserciti regolari per i quali, non va dimenticato, si occuparono incessantemente di reperire *intelligence* militare. Ma soprattutto va precisato come queste missioni, inviate anche allo scopo di capire quali fossero le reali necessità belliche dei partigiani, furono in grado con i loro rapporti di convincere i comandi alleati della effettiva affidabilità e determinazione alla lotta dei patrioti italiani. Tali agenti italiani sollecitarono l'invio incessante di rifornimenti e di ulteriori missioni di personale anglo-americano, il quale ebbe in seguito l'autorità di richiedere quantità sempre più consistenti di aviorifornimenti.

Nel dimostrare quanto sinora detto, si rifletterà al contempo sull'esigenza di far uscire la storia del Servizio Informazioni Militari italiano da alcune inter-

lo 4, *Quadro di battaglia dell'Esercito Italiano*, foglio n. 12936 in data 9 maggio 1944 dell'Ufficio Operazioni – Comando Supremo; A.U.S.S.M.E., fondo M-7, busta 408, fascicolo 4, *Costituzione dello Stato Maggiore Generale*, foglio n. 816/90/AV in data 30 ottobre 1944 dello Stato Maggiore Generale. Per quanto non esista ancora uno studio complessivo sul ricostituito SIM italiano all'indomani dell'armistizio, soprattutto relativamente ai suoi rapporti con la controparte dei servizi anglo-americani, molte notizie riguardanti l'ente sono contenute nel volume di Gabriella Pasqualini, *Carte segrete dell'Intelligence italiana 1919-1949*, Roma, RUD, 2006; si rimanda anche a Salvatore Loi, *I rapporti fra Italiani e Alleati nella Cobelligeranza*, S.M.E. Ufficio Storico, Roma, 1986, pp. 74-75.

¹³ Cfr. NARA, RG 210, Entry 210, box, 80, folder 6, doc. 2599/9. *Report of Major Andre Pacatte first written in the field later expanded and corrected*. Tale importante documento, attesta inequivocabilmente l'esistenza di una estesa e perdurante collaborazione SIM/OSS.

pretazioni parziali. Ovvero di sfatare in particolare l'accreditato pregiudizio storiografico secondo cui gli inviati del SIM, e con loro, più in generale, i cosiddetti militari "badogliani" – un termine che comprende tutti gli elementi legati all'esercito e alla Monarchia rimasti al Nord ed entrati in clandestinità – non avrebbero avuto alcun peso nel contesto della guerra 1943-1945¹⁴.

In altre parole, di correggere quella lettura sino ad oggi fornita dalla storiografia in argomento che quando non ha sottolineato il ruolo dell'elemento militare italiano in chiave apertamente antipartigiana, lo ha in genere tacciato di inefficienza e sostanziale estraneità alla lotta di Liberazione¹⁵. In sostanza quella letteratura resistenziale (o "vulgata" secondo la polemica definizione di De Felice) la quale, ad eccezione di quella edita dalla Forze Armate, non ha mai attribuito alcuna importanza né al SIM, né più in generale al Regio Esercito italiano, nella Resistenza.

In definitiva, si vedrà invece, attraverso alcune osservazioni che torneranno ad essere precisate nelle conclusioni, come la partecipazione dello Stato Maggiore Generale italiano (da cui il SIM dipendeva) alla guerra di Liberazione, anche se non può essere certo considerata come l'unico elemento decisivo nel contesto delle vicende della guerra in Italia¹⁶, tuttavia fornì un apporto talmente essenziale al potenziamento del movimento partigiano che non può più essere completamente taciuta.

¹⁴ Si veda per tutti il giudizio negativo che in proposito ha espresso Flavio Fucci: «Diciamo subito che i servizi segreti del Sud non mieterono successi: alla fine si ridussero a fornire materiale umano per le missioni in territorio occupato e nient'altro. Il S.I.M. vendette molto fumo agli inglesi, i quali gli credettero (o fecero finta, visto che a loro conveniva?): per esempio, assicurò di disporre di una vasta rete radio al Nord, il che era perfettamente falso: là dove vi erano trasmissioni, lo si doveva a iniziativa personale, non al lavoro del S.I.M.». F. Fucci, *I servizi d'informazione della Resistenza*, in Alessandro Mola (a cura di), *La Cobelligeranza italiana nella lotta di Liberazione dell'Europa*, Roma, Ministero della Difesa, 1986, p. 86.

¹⁵ Si rimanda in proposito ancora una volta a G. Bocca, *Storia dell'Italia partigiana*, op. cit., p. 116. Su tale punto si può vedere, inoltre, Peter Tompkins, *Una spia a Roma*, Milano, Il Saggiatore, 2002, p. 33. L'autore riguarda ad un nucleo di agenti del S.I.M. che nel gennaio 1944 collaborò con un nucleo dell'O.S.S. aggregato alla 5ª Armata nell'infiltrazione di una missione a Roma ha scritto: «Era un gruppo mal assortito, con membri scelti dal SIM di Badoglio per infiltrare più l'OSS che non i tedeschi. Uno di loro fu perfino fucilato quando cercò di evadere da un campo di prigionia inglese dove era trattenuto perchè sospettato di aver fatto il doppio gioco con i tedeschi».

¹⁶ A tale riguardo va ricordato come gli alleati evitarono un forte coinvolgimento dell'elemento "regolare" dell'esercito italiano nelle operazioni della guerra contro i tedeschi. Soprattutto gli inglesi non vollero che il regno del Sud si arrogasse troppe benemerite nella lotta contro il nazifascismo nella prospettiva del trattato di pace che vedeva l'Italia come una nazione vinta senza condizioni. L'Italia era solo un paese cobelligerante e non alleato delle Nazioni Unite. Solo alla fine del 1944, e per mancanza di truppe, gli alleati acconsentirono ad un impiego bellico più marcato del Regio Esercito. In generale si preferì impiegare i soldati italiani come lavoratori, disarmati, nelle retrovie del fronte. I gruppi di combattimento italiani furono privati di equipaggiamenti pesanti come carri armati o artiglierie di grosso calibro. Si lesinarono, inoltre, anche armi leggere, rifornimenti e la stessa razionazione viveri giornaliera era inferiore a quella più ricca ed energetica riservata alle truppe alleate. Si può pertanto ipotizzare che gli alleati decisero di avvalersi di un cospicuo supporto militare italiano nel campo della Resistenza clandestina, perchè proprio in quanto attività per lo più "segreta" avrebbe potuto essere fatta valere meno dalle autorità italiane al tavolo della pace.

Attraverso la ricostruzione degli antefatti e della stessa missione americana "Peedee" nella VI Zona Operativa Ligure Partigiana, sulla base proprio della documentazione originale americana rinvenuta negli Archivi dell'OSS, vedremo come gli inviati del SIM svolsero in tale contesto un ruolo fondamentale senza del quale è possibile supporre che la stessa missione "Peedee" (consistente di 16 *commando* statunitensi lanciati in profondità dietro le linee nemiche) non avrebbe avuto luogo. Si ricostruirà come il SIM, nei piani di collaborazione con il servizio statunitense, ebbe il merito aprire la strada ai primi contatti con i partigiani in quella zona. Si vedrà come quei primi italiani contribuirono a prezzo di enormi rischi (ed in alcuni casi pagando con la stessa vita) alla costituzione di una imponente rete spionistica. Un *network* fatto di incessanti comunicazioni clandestine via radio con gli Alleati (sotto la continua minaccia dell'intercettazione nazifascista), di reclutamento di fiancheggiatori per i resistenti, di staffette per l'invio di *intelligence*, di approntamento dei primi campi di ricezione dei lanci e di ulteriore personale, di gestione delle procedure (segnali a terra, piani di trasmissione ecc...), insomma di uno spirito di iniziativa ed attivismo che non avrebbe meritato di cadere nell'oblio. In estrema sintesi senza quell'essenziale *incipit* fornito dagli emissari del SIM, i comandi Alleati non avrebbero successivamente rischiato l'invio della propria missione "Peedee" nella VI Zona, né tantomeno della mole di materiali bellici che insieme alla "Peedee" arrivò dal cielo alla Resistenza della VI Zona. In tale contesto va precisato che l'impiego da parte dell'OSS di militari forniti dall'Ufficio I (*alias* SIM) fu giustificato da ragioni di opportunità militare. In primo luogo l'indiscussa preparazione che il personale d'*intelligence* aveva rispetto a semplici civili o anche ad ex-militari italiani¹⁷. Inoltre il fatto che a fine 1943 (o anche agli inizi 1944) i comandi militari anglo-americani non erano disposti a rischiare la vita di propri ufficiali in pericolose missioni in territorio nemico, a meno che non avessero la certezza di ricavarne sicuri vantaggi dal punto di vista bellico¹⁸.

Piani di collaborazione tra OSS e SIM in supporto della VI Zona: gli Italiani in avanscoperta

Un esempio significativo, che può contribuire ad arricchire il quadro di quanto sinora detto, può venire dalla ricostruzione della stretta cooperazione che legò le formazioni partigiane ed i servizi d'*intelligence*, sia alleati che del Regno del Sud, in riferimento alla VI Zona Operativa Ligure Partigiana nell'area a cavallo delle province di Alessandria,

¹⁷ Sul tema si veda quanto afferma un documento redatto dal capitano dell'OSS Andre Bourgoin NARA, RG 226, Entry 210, box 72, folder 2, doc. 002540/14, *Report of captain Andre Bourgoin*, p. 33.

¹⁸ Cfr. Massimo De Leonardis, *La Gran Bretagna e la resistenza partigiana in Italia (1943-1945)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1988, p. 106.

Genova, Pavia e Piacenza ¹⁹.

In quest'area entro l'aprile 1945, e grazie, come vedremo, all'attività della missione statunitense "Peedee", giunta *in loco* grazie all'indispensabile intermediazione degli agenti del SIM, il volume dei rifornimenti anglo-americani consentì alle locali formazioni partigiane di infliggere ingenti danni ai nazifascisti, di provvedere efficacemente alla salvaguardia delle infrastrutture della regione dalle demolizioni dei tedeschi in ritirata e di liberare la città di Genova tre giorni prima dell'arrivo dell'esercito americano.

La VI Zona Operativa era nata nell'estate del 1944, quando i comandi alleati, lo si è già accennato, designarono in questo modo l'area compresa tra la parte orientale della Liguria, quella occidentale dell'Emilia Romagna e il versante meridionale della Lombardia e del Piemonte. Anche in quest'area, dopo il bando Graziani del febbraio 1944, che incontrò un elevatissimo livello di renitenza, i due gruppi partigiani della zona, la "3^a Brigata Garibaldi Liguria" e la "Brigata Autonoma Alessandria", videro rapidamente crescere i loro effettivi ²⁰. Nel luglio del 1944, la "3^a Brigata Garibaldi Liguria", che all'inizio dell'estate aveva incorporato la "Brigata Alessandria", si dispiegò a ridosso delle principali vie di comunicazione che appunto insistevano sulla VI Zona partigiana ²¹.

Va precisato che tutta la regione aveva assunto un'elevata importanza strategica nei piani tedeschi fin dall'Armistizio. Il timore dei comandi germanici, che sarebbe divenuto sempre più pressante dopo lo sbarco alleato in Provenza nell'agosto 1944, era quello di uno sbarco nemico che, dalle coste liguri, aggirando le difese tedesche, giungesse a minacciare la Pianura Padana. In quel caso si sarebbe verificato un pericoloso avvicinamento degli Alleati al

¹⁹ Nell'estate 1944, dopo la riorganizzazione militare della Resistenza nell'Italia occupata, che diede origine al Corpo Volontari della Libertà (CVL), le formazioni partigiane vennero raggruppate dagli Alleati in Zone Operative. La zona dell'Italia nord-occidentale era ripartita nella III Zona Piemontese, nella IV Zona Spezzina e nella VI Zona Operativa Ligure Partigiana. In generale molte informazioni sul movimento partigiano nell'area in esame sono contenute nel volume *La Resistenza in Liguria e gli alleati*, Atti del Convegno di Studi, editi a cura del Consiglio Regionale della Liguria e dell'Istituto Storico della Resistenza in Liguria, Genova, s. d.

²⁰ Nel solo mese di marzo 1944, la "Alessandria" passò da 80 a 200 uomini e la "Liguria", che ai primi di febbraio non toccava i 100 uomini, a fine marzo ne contava quasi 600. Cfr. Manlio Calegari, *Comunisti e partigiani: Genova 1942-1945*, Milano, Selene Ed., 2001, pp. 9 e ss.; 188-189. Sull'origine della VI Zona si veda Gianbattista Lazagna, *Rocchetta, Val Borbera e Val Curone nella guerra*, Milano, Ed. Colibri, s.d., e *Id.*, *Ponte Rotto, Storia della Divisione garibaldina "Pinan-Cicbero"*, Milano-Roma, Edizioni Sapere, 1975; si veda anche Pier Paolo Rivello, *Quale giustizia per le vittime dei crimini nazisti? L'eccidio della Benedicta e la strage del Turchino tra storia e diritto*, G. Giappichelli Editore, Torino, 2002, pp. 102 e ss.; molto importante infine è il volume a cura di Albert Materazzi, con introduzione e note dello stesso G. Lazagna, *Americani dell'OSS e partigiani*, Quaderni della FIAPI, Bastogi, Milano, 1993. Il capitano Albert Materazzi fu un protagonista delle vicende ricostruite nel suo volume, in quanto, dal giugno 1944 al maggio 1945, in qualità di *operational officer* dell'OSS diresse via radio, prima da Siena e poi da Firenze, tutte le missioni operative americane che, nell'Italia occupata, ebbero il compito di portare aiuto alla Resistenza italiana. L'autrice di questo testo ha avuto modo di intervistare ripetutamente il capitano Materazzi a Washington in particolare nell'estate del 2004.

²¹ Cfr. l'introduzione di G. Lazagna, *Ibidem*, p. 5.

cuore del *Reich*, accompagnato dalla perdita della produzione bellica delle fabbriche del "triangolo industriale" italiano e della possibilità di fruire dei rifornimenti alimentari provenienti dall'agricoltura padana. Fin dal settembre 1943 apparve quindi essenziale mantenere sgombre da eventuali attacchi partigiani le importanti vie di comunicazione tra Genova (sede di importanti industrie belliche), Milano e l'Italia centrale: andavano in particolare difese, tra le altre, il tratto nord della via Aurelia e la via Emilia, nonché le principali strade statali quali la 35 e la 45. Si trattava altresì di salvaguardare i passi appenninici di collegamento con la Pianura Padana, l'importante linea ferroviaria Genova-Novi Ligure-Milano e le principali strade secondarie della regione.

Anche dal punto di vista anglo-americano il controllo di quel territorio avrebbe sempre rappresentato un obiettivo centrale ²².

In una prima fase, infatti, i comandi militari alleati considerarono l'ipotesi di una penetrazione in Liguria come espediente per distrarre forze nemiche, costringendole a compiti statici di difesa costiera. Successivamente, spostatosi il fronte sulla linea Gotica e divenuta la VI Zona Operativa Ligure un'immediata retrovia, avrebbero assegnato alla regione un'importanza strategica sempre maggiore ²³. Di qui la necessità di un contatto continuo con i gruppi partigiani che operavano sul campo.

In tale quadro, fin dal luglio 1943, l'OSS americano ed il SOE britannico organizzarono a Bastia, in Corsica, un centro operativo, con l'obiettivo di condurre possibili azioni diversive lungo il tratto di costa che andava da Nizza a Livorno ²⁴. L'OSS americano aveva nella città corsa un significativo distaccamento, comandato dal colonnello Russell B. Livermore, che includeva, sia pure con organico limitato, tutti i principali nuclei delle diverse sezioni in cui si articolava il servizio informativo americano ²⁵.

Quanto alle missioni speciali del SOE, sempre a Bastia, esse erano al

²² Per una più accurata disamina delle ragioni della centralità strategica del territorio che insisteva sulla VI Zona Ligure, tanto nei piani militari germanici che alleati, si rimanda ad un altro testo di chi scrive pubblicato nel volume del 2005 di questa stessa collana di studi storico militari.

²³ Si veda al riguardo Charles Delzell, *L'O.S.S. americano e la resistenza armata italiana*, in R. Amedeo (a cura di), *Le missioni Alleate e le formazioni dei partigiani autonomi nella Resistenza piemontese*. Atti del Convegno internazionale. Torino, 21-22 ottobre 1978, l'Arciere, Cuneo, 1980, p. 381 e ss.

²⁴ Sebbene non esista ancora una ricostruzione organica sulla funzione assolta dalle basi dell'OSS e del SOE in Corsica nel contesto della campagna d'Italia, molte informazioni al riguardo sono contenute nelle memorie del maggiore inglese Andrew Croft (*A Talent for Adventure*, Hanley Swan, London, 1991), comandante del SOE britannico in loco. Importante anche a riguardo è stata la testimonianza del capitano Albert Materazzi, intervistato a Washington dall'A. In generale inoltre sulla base corsa si veda Kermit Roosevelt (a cura di), *The Overseas Targets: War Report of the O.S.S.*, New York, 1976.

²⁵ Vale a dire: la *Secret Intelligence Branch* (SI), per la raccolta di *intelligence* tattica e strategica, la *Special Operation Branch* (SO) per azioni *commando* nelle immediate retrovie del fronte, la *Research and Analysis Branch* (R&A), che si occupava dell'elaborazione delle informazioni, la *X2 Branch*, per il controspionaggio e la *Operational Groups Branch* (OGs), responsabile di missioni speciali condotte da nutriti nuclei di agenti in divisa americana che venivano lanciati in profondità dietro le linee nemiche per aiutare i movimenti di Resistenza. Si veda al riguardo la pubblicazione ufficiale del rappresentante dello *History Staff* della CIA Michael Warner, *The Office of Strategic Services. America's*

comando del maggiore britannico Andrew Croft le cui memorie costituiscono un'ulteriore conferma della complessa rete di relazioni intessuta in Corsica a vantaggio del movimento di Resistenza italiano ²⁶. Come ribadisce anche Croft, pur avendo mezzi e personale distinti, l'OSS ed il SOE si avvalevano infatti lì della collaborazione dei servizi informativi della Monarchia italiana ²⁷.

In tale contesto, fin dall'ottobre 1943, il comando supremo del Mediterraneo, da cui i servizi Alleati dipendevano direttamente, decise di inviare missioni clandestine in Liguria per prendere contatti con la Resistenza locale. L'aspetto significativo, per quanto sino ad oggi ignorato, è che per tali prime missioni i comandi alleati si servirono quasi esclusivamente di personale appartenente al SIM ²⁸.

Poco si conosce quindi ancora oggi delle prime missioni nella VI Zona, in codice la VALENTINE e la OTTO; ovvero della successive missioni CAP, LLL, ANNIBALE-AMILCARE, completamente affidate ad agenti della Monarchia ²⁹. Né, tanto meno, sono note le vicende delle missioni, sempre italiane, che seguirono a questi primi nuclei, quali la "Balilla 1" e "Balilla 2", ancora indispensabili a far giungere rifornimenti Alleati alla VI Zona. Né, infine, sono conosciute le operazioni condotte ancora da personale italiano, anche se questa volta direttamente dipendente dai servizi alleati e non più nel contesto delle azioni combinate OSS-SIM: ovvero, di missioni quali la "Locust" e "Meridien" operative a partire dalla primavera inoltrata 1944 ³⁰.

First Intelligence Agency, pubblicata dalla stessa CIA nel maggio 2000. Al riguardo va precisato che in Italia la *Secret Intelligence Branch*, a causa della carenza di personale che soprattutto all'inizio caratterizzò l'OSS in questo teatro di guerra, oltre a svolgere la sua normale funzione informativa svolse anche attività propriamente operative di solito di competenza delle altre sezioni.

²⁶ Si veda in proposito Andrew Croft, *A Talent for Adventure*, op. cit., p. 185 e ss.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ Non esaustivo in proposito al ruolo del SIM è stato il volume pubblicato nel 1975 dallo Stato Maggiore dell'Esercito, *L'azione dello Stato Maggiore Generale per lo sviluppo del movimento di Liberazione*, dovuto ad Antonio Lanfalone, che rappresenta forse uno dei pochi lavori a tutt'oggi esistenti sul ruolo svolto dall'elemento militare italiano in favore della Resistenza. L'opera si presta tuttavia a critiche in quanto nel suo evidente, quanto legittimo, tentativo di riaccreditare il ruolo del Comando Supremo italiano, e in particolare del SIM, non ha adeguatamente approfondito l'aspetto del supporto fornito in quel contesto dalla controparte dell'OSS e del SOE. Cfr. A. Lanfalone, *L'azione dello Stato Maggiore Generale per lo sviluppo del movimento di Liberazione*, S.M.E. Ufficio Storico, Roma, 1975.

²⁹ Per chiarezza, le "missioni miste" cioè composte da elementi del SIM in collaborazione con inviati dei comandi OSS e SOE, vengono indicate in lettera maiuscola, quelle composte di agenti che rispondevano esclusivamente agli Alleati tra virgolette.

³⁰ La "Locust" e la "Meridien" non furono più costituite infatti da agenti italiani "prestati" dai nostri servizi agli alleati, quanto piuttosto da ex-militari italiani (per lo più reclutati dagli anglo-americani nei campi di riordino del Sud Italia ovvero liberati dai campi di prigionia) arruolati nelle Forze Armate statunitensi. In altri casi si trattò anche di agenti del SIM a cui venne richiesto di passare al servizio esclusivo dei servizi americani. Tanto più che l'OSS esigeva degli impegni formali e circostanziati. Agli agenti venne infatti richiesto di sottoscrivere dei "contract" che, come risulta da alcune copie conservate negli archivi americani, ne sancivano la dipendenza esclusiva dagli americani con conseguente sottomissione alle loro leggi di guerra e con l'impegno a considerarsi ad ogni riguardo militari statunitensi. Cfr. NARA, RG 226, Entry 210, box 142, folder 2. *December 1944*. Si tratta di alcune copie di tali "contract" rinvenute negli archivi americani.

Una delle primissime missioni di collegamento inviate nella VI Zona fu appunto la missione VALENTINE - seguita a dicembre dalla OTTO - composta dai soldati Paolo Risso e da Emanuele Straserra che il SIM aveva messo a disposizione dell'OSS a Bastia ³¹. La missione raggiunse la zona di Genova tra la fine ottobre e i primi di novembre del 1943. La storia delle due missioni, strettamente connesse l'una all'altra, appare molto istruttiva per comprendere l'importanza del ruolo del SIM, spesso sconosciuto, in questa fase delle operazioni.

La missione VALENTINE, inizialmente inviata per raccogliere informazioni sul locale movimento di Resistenza e per provvedere al recupero di *exPOWs* alleati restati intrappolati nell'Italia occupata, fu poi attivamente coinvolta in un'importante vicenda della VI Zona da cui prese corpo una delle principali reti partigiane dell'Italia nord-occidentale. Si trattò dell'esfiltrazione e della messa in salvo in Corsica del colonnello di un reggimento di fanteria scozzese, Sir Gordon Thomas Gore, nonché di alcuni patrioti liguri che si erano uniti all'ufficiale britannico, sperando in tal modo di riuscire a entrare in contatto con gli Alleati. In tale quadro, va detto che fu Paolo Risso della VALENTINE ad organizzare (insieme ad un ufficiale della delegazione marina di Genova/Sturla, Davide Cardinale, anch'egli uomo del SIM) il viaggio clandestino che portò Gore ed i suoi compagni dalle coste liguri a Bastia. Quella traversata fortunosa, a cui parteciparono anche i due celebri fratelli partigiani Giuseppe e Giancarlo Conforti ricordati in molte ricostruzioni locali, avrebbe così dato inizio a quei collegamenti tra partigianato locale, comandi Alleati in Africa, e basi dei servizi a Bastia e Brindisi grazie alla quale si sarebbe in seguito sviluppata la famosa Organizzazione partigiana Otto. A capo della stessa, come è noto in quanto anche ciò celebrato in decine di cronache partigiane, il neurologo e patriota genovese Ottorino Balduzzi. Mentre Risso sarebbe infatti da quel momento restato in Corsica (prima di essere preso in forza direttamente dagli americani, per la successiva missione ligure "Locust") Cardinale si sarebbe invece nuovamente imbarcato alla volta di Genova (dopo un mese nel campo di addestramento dei servizi Alleati a Blida presso Algeri) portando con sé il radiotelegrafista del SIM Silvio De Fiore capo, appunto, della citata missione clandestina OTTO. Quest'ultima era infatti la denominazione - già di per sé molto eloquente - del *team* che il SIM aveva deciso di spedire ad affiancare Balduzzi, affinché il capo partigiano potesse mantenere un costante collegamento con i centri di tra-

³¹ Sulla partenza della missione VALENTINE dalla Corsica si può vedere la testimonianza del maggiore inglese Andrew Croft nel suo citato volume, *A Talent for Adventure*, op. cit., p. 194. Molte notizie sulla missione OTTO sono invece contenute in una relazione dell'Ufficio I dello Stato Maggiore Generale (SMG) del radiotelegrafista Anton Vittorio Cottini. Cfr. A.U.S.S.M.E., fondo S.I.M., div. 11, busta 111, doc 103189. S.M.G. - Ufficio I. *Attività agente-radiotelegrafista Anton Vittorio Cottini, 23 giugno 1945.*

smissione dell'OSS e del SIM. Successivamente la rete spionistica in Liguria si sarebbe ulteriormente estesa grazie all'arrivo, questa volta con ricezione a terra, della missione CAP composta dal tenente della Regia Marina Anton Vittorio Cottini e dal radiotelegrafista Bruno Pagani. L'attività di tali uomini emerge non solo da alcuni accenni contenuti in un resoconto di Edgardo Sogno (uno tra i pochi estimatori degli emissari della Monarchia ³²) ma anche nella relazione di servizio dei due agenti. In estrema sintesi il compito della CAP fu il reperimento di notizie relative alle forze nemiche, ai loro accampamenti, ai depositi di munizioni, agli itinerari di spostamento delle colonne nazi-fasciste. Al tempo stesso gli agenti erano incaricati di comunicare agli Alleati informazioni sulla situazione locale, ossia notizie sui possibili nascondigli e depositi per i rifornimenti anglo-americani, o indicazioni su potenziali fiancheggiatori, sabotatori e guide da affiancare agli agenti.

Infine - e particolare assi rilevante sull'attività della CAP - come rivela nella sua relazione lo stesso Cottini:

Fra l'altro, oltre ad occuparci e preoccuparci per il rifornimento delle bande partigiane che erano sotto il nostro controllo, organizzammo anche al molo dell'ILVA di Voltri un punto di sbarco per ricevere persone inviate dalla Corsica. Un primo sbarco si ebbe verso la fine del gennaio 1944 (in questa occasione arrivò Siro [della successiva missione LLL n. d. A.]) ed un altro sbarco ebbe luogo il 17 marzo 1944 ³³.

Sogno fornisce quindi ulteriori dettagli su tali sbarchi :

il 1° febbraio, accompagnata fino a riva dal maggiore Croff [in realtà 'Croft, n.d.A.], capo delle operazioni di sbarco della Special Force, arrivò la missione LLL, che venne ospitata dai fratelli Conforti e poi proseguì per il Cuneese. L'11 febbraio Giuseppe Conforti partì per la Corsica su un fuoribordo con nove ex-prigionieri Alleati ed il 17 marzo successivo, dopo due settimane di tentativi, sbarcò nuovamente a Voltri con dodici uomini, sette radio e quattro missioni tra cui la RDI e la Flock ³⁴.

La notazione di Sogno ci introduce così a quella che è senza meno una della missione più eroiche della VI Zona, ovvero la missione LLL compo-

³² Si veda, tra gli altri suoi lavori, il volume scritto da Edgardo Sogno con Luigi Marchesi e Carlo Milan, *Per la libertà. Il contributo militare italiano al servizio informazioni alleato (8 settembre 1943-25 aprile 1945)*, Mursia, Milano, 1995.

³³ Cfr. A.U.S.S.M.E. fondo S.I.M., div. 11, busta 111, doc 103189. *Attività Cottini*; Come pure E. Sogno, *La Franchi. Storia di un'organizzazione partigiana*, Bologna, Il Mulino, 1996, pp. 230 e ss.

³⁴ E. Sogno, *La Franchi, Ivi*.

sta dal sottotenente Nino Bellagrandi, "Annibale", dal radiotelegrafista Secondo Balestri, "Biagio", e dal tenente Italo Cavallino, "Siro".³⁵ La missione fu operativa sin da quando i tre "agenti" sbarcarono appunto a Voltri (nei pressi di Genova) il 1 febbraio 1944.

Molto presto la missione si divise in due unità per meglio assolvere ai compiti per cui era stata inviata. Mentre "Annibale" rimase nel capoluogo ligure per continuare a mantenere i collegamenti tra Balduzzi, gli Alleati e Brindisi, i due agenti "Siro" e "Biagio" raggiunsero le formazioni piemontesi della Val Pesio e del Cuneese, dove iniziarono ad organizzare i primi campi di ricezione per gli aviolanci e ad addestrare i partigiani all'uso delle armi e degli esplosivi³⁶.

Come scrive però lo stesso Balestri: l'attività della LLL tra i partigiani della VI Zona coincise con uno dei momenti più tragici nella storia del locale movimento partigiano. Nel marzo '44, infatti, i tedeschi, conducendo uno dei più pesanti rastrellamenti del periodo resistenziale, riuscirono ad eliminare l'organizzazione partigiana "Otto" e ad arrestare il suo capo Balduzzi.

Senza dubbio, il venir meno dei contatti tra Balduzzi e gli Alleati rappresentò un duro colpo per il movimento partigiano dell'Italia nord-occidentale, che per diversi mesi, grazie all'indispensabile intermediazione degli agenti italiani, si era andato organizzando proprio intorno alla personalità del neurologo genovese.

Resta il fatto, in ogni caso, oltre alla tragica vicenda dello smantellamento della "Otto", che l'indispensabile ruolo degli uomini del SIM non venne meno nemmeno allora. Va quindi sottolineato in tale contesto che, senza il perdurare in qualche modo delle comunicazioni tra Resistenza ed Alleati, è lecito supporre che il fitto *network* spionistico nella VI Zona non avrebbe continuato a fare il suo corso, né tanto meno sarebbero potuti continuare a giungere copiosi missioni e rifornimenti come invece accadde.

Quello che appare certo è che, almeno nella VI Zona, in quel difficile momento, la missione LLL riuscì nel compito di evitare che il rapporto alleati-partigiani, sino ad allora faticosamente intessuto, si interrompesse.

Una parte importante in ciò la ebbe senza dubbio l'eroica vicenda di Nino Bellagrandi, non a caso insignito dopo la guerra dallo Stato Maggiore Italiano della medaglia d'oro al valore militare, concessa, purtroppo, solo "alla memoria".

In breve, mentre i due ex-compagni di Bellagrandi furono catturati ed incarcerati dai nazi-fascisti (e ciò nonostante riuscirono a continuare a tra-

³⁵ Cfr. A.U.S.S.M.E. fondo S.I.M., div. 11, busta 11, doc. 12885. Si tratta di una lista contenente i nomi degli agenti dei servizi italiani che operavano nell'area ligure.

³⁶ Sulla missione si veda la testimonianza dell'agente Secondo Balestri "Biagio", *La Missione "LLL"-Charterhouse in Val Pesio*, in R. Amedeo (a cura di), *Le missioni Alleate e le formazioni dei partigiani autonomi*, op. cit., pp. 277-288.

smettere informazioni agli Alleati conducendo un abile quanto temerario doppio gioco con il nemico, che proprio per questo valse al Balestri la medaglia d'argento), l'agente "Annibale", fortunatamente sfuggito alla cattura, si unì ad un altro uomo della Monarchia, anch'egli da tempo attivo in quell'area in supporto di Balduzzi, ovvero "Amilcare", alias Ernesto Silvestrini.

Insieme i due, come ricorda sempre Sogno:

diedero origine alla missione Annibale-Amilcare che svolse una notevole attività informativa sui movimenti del nemico in Liguria e organizzò vari lanci nella zona operando dalle alture retrostanti Rapallo (52 messaggi in partenza e 102 in arrivo). Era in contatto con le formazioni comuniste del retroterra Ligure e Mc Caffery [capo del SOE n.d.A.] a Berna me ne chiese notizia quando alla base non erano ancora pervenute informazioni dirette e sicure (luglio 1944) ³⁷.

Il racconto di Sogno è confermato da un resoconto dell'Ufficio I, relativo alla area dell'Appennino Ligure di Levante nel periodo settembre 1943-aprile 1945 ³⁸. Da tale documento risulta che la missione "Annibale-Amilcare", alla fine del novembre 1944, continuava a svolgere i suoi compiti informativi nell'entroterra di Genova, fornendo notizie sugli spostamenti nemici e sull'attività della formazioni partigiane. È plausibile supporre che "Annibale-Amilcare" continuassero a mantenere i collegamenti via radio con gli Alleati fino al gennaio del 1945, data in cui il Bellagrandi venne catturato e successivamente fucilato dal controspionaggio tedesco insieme ad "Amilcare", a Crevasco, il 23 marzo 1945 ³⁹.

Non si può non considerare come le informazioni che Mac Caffery continuò a richiedere incessantemente alla LLL ebbero a che fare con la preparazione e l'invio di ulteriore personale e rifornimenti, i quali, infatti, come già accennato, da quel momento presero ad atterrare copiosi nell'area in sostegno dei partigiani della VI Zona.

Si trattò dell'invio delle successive missioni "Locust" e "Meridien" di cui fecero parte ancora uomini della Monarchia quali i citati Paolo Riso ed Emanuele Steserra, appartenenti ad un nuovo nucleo ora denominato "Montreal"; o anche del radiotelegrafista Alfonso Cardella (in origine "prestato" dal SIM agli inglesi per condurre il *team* denominato MI 19) ed in seguito divenuto, appunto, membro della missione statunitense "Meridien". Ovvero degli agenti del SIM, Gaetano De Stefanis e

³⁷ E. Sogno, *La Franchi*, op. cit., p. 201.

³⁸ Cfr. A.U.S.S.M.E., fondo S.I.M., 11 div., busta 119, doc. 105521. Ufficio I- S.M.G. *Situazione Appennino ligure di Levante, settembre 1943-aprile 1945*.

³⁹ Si veda al riguardo E. Sogno, *La Franchi*, op. cit., p. 201.

Manfredo Bertini, del nucleo "Balilla 1", dall'ottobre 1943 operativo in Versilia, prima di ricevere dai propri comandi l'ordine di spostarsi ad operare nel Piacentino (in supporto della Divisione GL di Fausto Cossu) e, successivamente, presso i partigiani della VI Zona Ligure. O infine degli agenti Mario Robello e Carlo Vassalle della missione "Balilla 2" anche loro indispensabili sostegno alla Resistenza nell'area tosco-emiliana e ligure-emiliana ed in particolare della VI Zona durante la fase dell'offensiva finale ⁴⁰.

Ciò che conta è che una delle principali attività delle missioni di questa fase fu quella di preparare la ricezione dei successivi nuclei composti esclusivamente di personale anglo-americano. Missioni *commando* quale la "Walla-Walla", che operò nella VI Zona tra il luglio ed il dicembre 1944 aiutando i partigiani inizialmente a provvedere all'occupazione di importanti aree di quella regione (con creazione delle repubbliche partigiane di Torriglia, di Bobbio e liberazione di tratti delle statali 45 e 35) nonché in seguito a contrastare la violenta controguerriglia che i tedeschi scatenarono nella regione nell'autunno ⁴¹.

Quello che è certo è che tali agenti italiani furono indispensabili per il successivo invio di personale di nazionalità statunitense (per quanto sempre oriundo dell'Italia ovvero spesso cosiddetti americani della "prima generazione").

Stando infatti ad un messaggio "in uscita" del maggiore dell'OSS, Thomas Stoneborough, che nel giugno 1944 dirigeva da Bastia le attività preparative dell'invio dei primi nuclei *commando* dell'OSS:

La missione "Locust" deve essere informata di preparare i campi di lancio per la ricezione di uomini e materiali [...] È urgente sapere dalla Locust quale sia la più affidabile e combattiva Brigata della VI Zona perché vi è l'intenzione di paracadutarvi 15 soldati americani ed un ufficiale al fine di aiutare i partigiani ⁴².

In estrema sintesi, anche a volersi ripetere, il ruolo degli agenti italiani fu indispensabile prima all'invio e successivamente al supporto logistico dell'attività delle missioni statunitensi come la "Walla-Walla" prima ed in seguito la stessa "Peedee" che scese nella VI Zona in coincidenza con la programmazione della grande offensiva finale della primavera '45.

⁴⁰ Cfr. A.U.S.S.M.E. fondo S.I.M., div. 11, busta 11, doc. 12885. I nomi di tutti tali agenti sono citati nella sopra menzionata lista relativa al personale reclutato dal SIM per operazioni clandestine nell'Italia occupata.

⁴¹ Un'accurata disamina dell'attività della missione Walla-Walla nella VI Zona è appunto l'oggetto specifico del saggio di chi scrive più sopra citato. Si veda al riguardo nota 22.

⁴² Cfr. NARA, RG 226, Entry 165, box 35, folder 330. 2677 Headquarters Co. – Incoming and outgoing message forms.

In vista dell'offensiva finale: l'attività della missione statunitense "Peedee" tra i partigiani liguri

La permanenza di "Peedee" nella VI zona coincise con il culmine del lavoro preparato dall'OSS durante i precedenti nove mesi. Durante questo periodo tutte le operazioni erano state effettuate in previsione del momento in cui il XV° Gruppo d'Armata avrebbe sferrato il suo attacco finale alla "Linea Gotica" e avrebbe tratto vantaggio dalle azioni di disturbo attuate dai partigiani lungo le linee di comunicazione nemiche e contro i suoi depositi di munizioni e rifornimenti.

Come vedremo, e ricollegandoci con ciò a quanto premesso, anche se la storiografia in oggetto ha spesso affermato che all'interno della pluralità dei centri decisionali alleati avessero prevalso quelle correnti inclini a limitare più che a favorire un pieno sviluppo del movimento resistenziale,⁴³ è evidente invece, che pur con alcune contraddizioni legate ad un sistema di comando quanto mai sfaccettato,⁴⁴ anche nell'inverno 1944-1945 (e nonostante la bruciante esperienza dell'insurrezione comunista in Grecia) il ruolo delle missioni alleate inviate nell'Italia occupata fu soprattutto quello di tenere in vita il movimento partigiano e di metterlo in condizione di battersi efficacemente.⁴⁵

In tale quadro, va precisato inoltre, che "Peedee" avrebbe operato inoltre in un'area considerata dai comandi alleati molto importante. Con l'avvicinarsi della fine della guerra era diventato infatti parte integrante dei piani alleati il progetto di usare Genova come principale porto attraverso cui far arrivare cibo e altri generi di prima necessità nell'Italia settentrionale. Era quindi prioritario che tanto il porto quanto le principali strade che congiungevano Genova con l'entroterra fossero salvaguardate il più

⁴³ Emblematica in questo senso, oltre a quanto già osservato relativamente al proclama Alexander e agli Accordi di Roma del dicembre 1944, è l'interpretazione che è stata data del messaggio del 28 marzo 1945 del generale Mark Clark ai partigiani italiani. Nell'invito alla prudenza rivolto dal comandante dell'A.A.I. ai comandanti delle formazioni dell'Italia occupata si è, infatti, voluto vedere il tentativo alleato di relegare i partigiani in una posizione assistita. P. Secchia e F. Frassati, *La Resistenza e gli alleati*, op. cit., pp. 335 e ss.

⁴⁴ Come ha ben riassunto a tale proposito David W. Ellwood nell'autunno 1944 iniziò «una battaglia molto dura ai livelli più alti dei comandi Special Force-O.S.S. sulle priorità relative da dare ai vari movimenti di resistenza – nei Balcani, nell'Europa centrale, in Italia – per quanto riguardava i rifornimenti. Nonostante una pressione sostenuta a favore della lotta italiana, furono i partigiani jugoslavi i vincitori di questa lotta, e i capi missione in Italia dovettero faticare per garantire alle forze partigiane alle loro dipendenze quei minimi di rifornimento di armi e munizioni necessarie per mantenere in piedi una qualche forma di movimento di lotta». D. Ellwood, *Gli anglo-americani e la resistenza in Liguria*, in *La Resistenza in Liguria e gli alleati*, atti del convegno di Genova, op. cit. p. 224.

⁴⁵ Si veda inoltre Roger Absalom, *I servizi segreti alleati e la Resistenza in Italia*, in Lamberto Mercuri (a cura di), *Intelligence. Propaganda, missioni e operazioni speciali degli alleati in Italia*, Quaderni della FIAP, 34, Roma, 1980, pp. 29 e ss.

⁴⁶ Rapporto del col. Bielaski comandante della Company A al comando del 2671 Special Reconnaissance Battalion Separate (Provisional). N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.- 2671th Special. Recon. Batt., *Bi-weekly report. Peedee mission*. 16-30 April 1945.

possibile dall'azione distruttiva degli eserciti tedeschi in ritirata.⁴⁶ In altre parole, ai partigiani veniva affidata la conduzione di un indispensabile azione *anti-scorch* per prevenire le distruzioni dei germanici in fuga.

Secondo un rapporto scritto a caldo dal comandante della Company A, Fred Bielaski, ed indirizzato al comandante del 2671° *Special Reconnaissance Battalion Separate (Prov)* dell'OSS, Russel B. Livermore:

*«Operando dal 18 gennaio in un area di estrema importanza quale la VI zona (Genova) la missione Peedee ha fatto un eccellente lavoro. Essa, collaborando con altri team dell'OSS nell'area, ha assolto il compito di rifornire e di dare istruzioni a circa 15.000 partigiani. Fondamentale tra le attività dei partigiani in questa area è stata quella della salvaguardia del porto dall'azione distruttiva dei tedeschi. L'A.M.G. aveva infatti pianificato da mesi di usare quel porto come principale via per portare cibo nell'Italia occupata dopo la liberazione. I nemici catturati dai partigiani durante i loro incessanti attacchi lungo le vie di comunicazione con Genova sono stimati approssimativamente nella cifra di 3000. Questi con le loro armi ed equipaggiamenti sono stati consegnati alla 92ª divisione (americana). L'ordine è gradualmente tornato nella zona ed i partigiani sono stati disarmati»*⁴⁷.

Il 12 gennaio 1945 il colonnello Stapleton (ovvero il predecessore di Bielaski) preparò il *brief* contenente tutte le informazioni sulla VI Zona per il capitano Leslie Vanoncini che avrebbe diretto un nucleo avanzato di "operational group" nell'area dove aveva precedentemente operato la missione "Walla-Walla".⁴⁸ Tale primo nucleo della "Peedee" fu inizialmente composto, oltre che da Vanoncini, da due agenti (sgt. Mario Tarantino e cap. Sam Perusso) e da due radio-operatori (sgt. Ignatius Caprioli e sgt. Gerge Codino). Questa prima unità venne integrata solo in un secondo momento da un altro "gruppo separato" di 10 uomini, comandati dal tenente Vincent Bartolomeo, che portò la missione ad un totale di 16 unità⁴⁹.

Poiché al momento dell'arrivo di "Peedee", nella VI zona era ancora in atto il rastrellamento tedesco che aveva costretto il ritiro dall'area della precedente missione statunitense "Walla-Walla", l'esatta ubicazione delle for-

⁴⁷ Rapporto del col. Bielaski al comando del 2671 Special Reconnaissance Battalion Sep. (Prov.). N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Bielaski, *Bi-weekly Report. Peedee mission*. 1-15 May 1945.

⁴⁸ Rapporto del col. Stapleton al cap. Vanoncini in data 12 gennaio 1945. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Stapleton, *Mission check list to cap. Leslie Vanoncini*. 12 January 1945.

⁴⁹ Il resto della missione venne aviolanciata nella VI zona il 5 aprile del 1945. Essa comprendeva oltre al comandante cap. Bartolomeo, il sgt. Eddi Sattilo, il sgt. Carmen Turco, il T5 Dan Chiavaroli, il T5 Mike Penstar, il T 5 Pat Quagliato, il T5 Louis Guidarelli, il T5 William D. Gaglioti ed il sgt. Philip Francis. *Ibidem*.

mazioni partigiane era molto incerta ⁵⁰. L'iniziale compito della missione consistette quindi nell'aiutare i comandanti partigiani a riorganizzare le varie bande e nel riferire ai comandi Alleati circa le loro necessità belliche ⁵¹.

Dal punto di vista informativo "Peedee" ebbe il compito di trasmettere tempestivamente a Siena qualsiasi forma di *intelligence* militare relativa a bersagli per l'aviazione alleata: località di accampamenti e zone di sosta nemiche; localizzazioni di depositi di carburante, di munizioni, di veicoli o di altro; itinerari di spostamento delle colonne nemiche.

Compito della missione fu anche quello scegliere nuovi campi di lancio, per la ricezione dei rifornimenti che presto cominciarono a piovere nella zona in modo sempre più cospicuo. ⁵² Tale incarico, svolto con particolare perizia, consentì di far giungere complessivamente alle divisioni partigiane 115 lanci, che nell'insieme fornirono ai resistenti 1100 mitra *Sten* e *M3*, 2000 fucili e carabine automatici e semiautomatici di tipo *M1* e *Mauser*, 35 mortai da 45-81 mm, 73 lanciarazzi bazooka e 25 lanciabombe "*Piat*" ⁵³. In altre parole, grazie ai rifornimenti alleati, ciascun distaccamento partigiano poté disporre di almeno 1 bazooka e di 1 mortaio, oltre che del resto dell'equipaggiamento necessario a riprendere un'adeguata potenza di fuoco dopo i danni subiti dalla operazione di controguerriglia tedesca.

Infine, soprattutto a partire dalla fine di marzo, l'obiettivo della missione fu di fare in modo che i partigiani, da un lato, continuassero nelle azioni di disturbo dei presidi e della colonne nemiche dirette al fronte e, dall'altro, dessero attuazione ai piani antisabotaggio per evitare che nel corso della ritirata i tedeschi distruggessero strutture produttive ed infrastrutture logistiche.

Dal momento che l'attività della missione "Peedee" fu così essenziale per lo sviluppo militare della VI Zona Operativa Ligure Partigiana, varrà la pena di seguirne nel dettaglio la vicenda durante le oltre sedici settimane di permanenza nell'area.

⁵⁰ Si trattava di quello che sarebbe stato l'ultima grande rastrellamento nazifascista: dal nome in codice *Aachen* (Aquisgrana). Sul rastrellamento si veda P.P. Rivello, *Quale giustizia per le vittime dei crimini nazisti?*, op. cit., p. 135-136.

⁵¹ Una volta ricominciati i lanci dopo la sospensione momentanea dovuta anche ai rastrellamenti nazifascisti, la missione ebbe il compito di supervisionare l'invio e la distribuzione dei rifornimenti, accertando che il materiale lanciato venisse assegnato alle formazioni più combattive. Sebbene fosse stato stabilito infatti di lasciare decidere i partigiani sull'uso delle armi, era tuttavia necessario intervenire nel caso di impiego degli armamenti in modo improprio ed a favore di un'equa ripartizione tra le varie bande.

⁵² Nel complesso, durante la sua permanenza nella VI Zona, "Peedee" presiedette ad un totale di 115 lanci aerei la maggior parte dei quali avvenuti sui nuovi campi predisposti dalla missione stessa. Si trattò soprattutto di armi e munizioni ma anche di vestiario, materiale da propaganda, macchine da stampa, benzina, motocicli e cibo. Cfr. "Resoconto sugli armamenti partigiani della VI zona nella primavera 1945" in N.A.R.A., RG. 226, Entry 143, box 9, folder 124. O.S.S.- 2671th Special. Recon. Batt. *Report on Sixth Zone. May 1945*.

⁵³ *Ibidem*.

Il 17 gennaio 1945 i 3 velivoli che trasportavano il primo nucleo della missione e l'equipaggiamento fecero un inutile volo sull'obiettivo.⁵⁴ A causa della neve copiosa che aveva cancellato i segnali non fu infatti possibile effettuare il lancio. Solo il giorno seguente, tornati sull'obbiettivo, si poté procedere con l'operazione.

Dopo un primo periodo trascorso a Carrega, presso il comando della VI Zona, la "Peedee" si divise immediatamente per sfuggire ai rastrellamenti tedeschi. Durante gennaio e febbraio, mentre la radio venne continuamente spostata in varie località dell'estrema provincia settentrionale di Genova (ovvero nelle località di Fascia, Casoni, Scorticata, Casanova) la missione sempre divisa, sostanzialmente in singole unità o in gruppi di due, rimase in collegamento con le formazioni senza tuttavia riuscire a fissare una base stabile.⁵⁵ Solo a marzo, la fine dei rastrellamenti tedeschi, consentì al personale della "Peedee" di riunirsi a Foppiano, ancora nella estrema provincia di Genova.

Se, come ricordato, sul finire dell'estate del 1944 alcuni importanti centri della VI Zona erano stati completamente controllati dai partigiani,⁵⁶ in

⁵⁴ La missione trasportava circa 500 libbre di equipaggiamento radio, compreso un generatore a motore ed un generatore manuale, cassette di batterie, pezzi di ricambio, un corredo di utensili, due apparecchi radio. *Ibidem*.

⁵⁵ "Peedee" collaborò inizialmente con la Divisione "Cichero" (suddivisa sulle brigate "Berto", "Yori", "Val Bisagno" e "Giustizia e Libertà" - "Umberto") che al comando di Bisagno (Domenico Mezzadra) contava in quel momento 1200 unità e poi, dal febbraio-marzo 1945, con le Divisioni "Pinan-Cichero", "Mingo" e "Coduri" dopo che queste si erano costituite in seguito ad una riorganizzazione militare della VI zona. La "Pinan-Cichero" comandata da Scriveria (Aurelio Ferrando) fu costituita dalle preesistenti Brigate "Arzani" (guidata da Erasmo Mare, *alias* "Minetto" emissario dell'OSS) e Brigata "Oreste", capeggiata da "Tigre", che in precedenza avevano entrambe fatto parte della "Cichero". Nella primavera 1945 la "Pinan-Cichero" contava circa 1400 unità di prima linea e 600 ausiliari delle SAP (Squadre di Azione Patriottica) di montagna. La sua zona di operazioni era la Valle Scriveria da Novi ligure fino a Tortona. Quanto alla Divisione "Mingo", anchessa costituita agli inizi del '45, si era presto dislocata nel settore occidentale della VI zona posizionando il suo comando a Carpeneto presso Alessandria. La divisione, comandata dal garibaldino comunista "Boro", copriva l'area da Voltri, nei pressi del capoluogo ligure, a Ovada, in provincia di Alessandria, lungo la statale 35 (Genova-Alessandria) impegnando circa 1000 unità combattenti. Infine la "Coduri", comandata ancora da un comunista, il comandante "Virgola", contava circa 700 uomini ed era dislocata alla periferia di Genova lungo la via Aurelia. Sull'organigramma partigiano della VI zona si vedano, ancora una volta, G. Lazagna, *Rocchetta, Val Borbera e Val Curone nella guerra*, op. cit., in particolare p. 223; A. Materazzi, op. cit., in particolare p. 35 e pp. 70-73. Sulla Divisione "Mingo" e sul comandante "Boro" si può vedere Carmine Lops (a cura di), *Storia documentata della Liberazione*, Attività Editoriali A.N.R.P., Roma, 1975, pp. 154 e ss. Precisiamo che le vicende partigiane della VI Zona Operativa Ligure vengono qui riportate solo per quegli aspetti che hanno a che fare con le attività delle missioni, perchè altri hanno ampiamente ricostruito l'esperienza resistenziale in tale area. Si vedano per tutti, Giovanni Pansa, *Guerra partigiana tra Genova e il Po*, Roma-Bari, Laterza, 1998; Carlo Brizzolari, *Un archivio della Resistenza in Liguria*, Genova, Cassa di Risparmio di Genova ed Imperia, 1985; Giorgio Gimelli, *Cronache militari della Resistenza in Liguria*, voll. I-II, I.S.R.L., La Nuova Italia, 1965.

⁵⁶ In particolare tra Bobbio (PC) e Torriglia (GE) nell'estate-autunno del 1944 i partigiani avevano assunto il controllo di un territorio che aveva il suo asse nella Val Trebbia. In alcuni centri del territorio "liberato" i partigiani, affiancando la propria giurisdizione a quella fascista, nominarono delle giunte per l'amministrazione della vita civile costituendo delle "Repubbliche partigiane". Quella di Bobbio,

autunno la controffensiva scatenata dai tedeschi ⁵⁷ aveva costretto i partigiani a rinunciare all'occupazione stabile di villaggi e città e a continuare solo sporadiche imboscate contro le unità ed i presidi nemici della regione.

Sebbene la VI Zona comprendesse sulla carta molti dei maggiori centri dell'area al confine tra la Liguria, il Piemonte, la Lombardia e l'Emilia-Romagna, ⁵⁸ nella realtà le azioni di disturbo partigiane erano in una fase di profondo stallo. Il rastrellamento, iniziato ai primi di dicembre ed ancora in corso, stava riuscendo nel suo obiettivo di stroncare la guerriglia attraverso un accerchiamento dei partigiani che mirava a costringerli ad abbandonare le montagne per mancanza di cibo, munizioni e vestiario. ⁵⁹

Gli uomini della Peedee trovarono quindi i partigiani completamente «disorganizzati, disarmati e con il morale basso» ⁶⁰.

Fin da subito, in mezzo agli incessanti attacchi tedeschi, vennero quindi organizzate riunioni con i comandanti partigiani per tentare di concordare le priorità nelle richieste di rifornimenti. La missione apprese così che metà della precedente forza della zona era stata mandata a casa perché non c'era ne vitto, né alloggio, né vestiario disponibile ⁶¹.

dal 7 luglio al 27 agosto 1944, si estese nella Valle del Trebbia per 90 Km comprendendo un tratto della SS 45 Piacenza-Genova. La Repubblica di Varzi, dalla fine di settembre al novembre 1944, comprese invece l'area su cui si era già estesa la Repubblica di Bobbio spingendosi ad ovest fino a Voghera (PV). Si veda per tutti C. Brizzolari, *Un archivio della resistenza in Liguria*, op. cit., pp. 185 e ss.

⁵⁷ Va precisato come nell'inverno del 1944-45 i tedeschi approfittarono della fase di stallo sul fronte principale per dedicarsi ad operazioni di controguerriglia nelle retrovie. Si veda per tutti C. Delzell, *L'O.S.S. americano e la resistenza armata italiana*, in AA. VV. *Missioni alleate e militari autonomi*, op. cit., pp. 387 e ss.

⁵⁸ Il perimetro della regione interessata dalle operazioni partigiane, nell'inverno 1944-1945, era infatti il quadrilatero compreso tra le città di Voghera (PA), Rivergaro (PC), Genova e Sestri Levante (GE). L'area sud, lungo la via Aurelia, includeva le città di Chiavari e Carasco; quella est delimitata dalla SS n.°35 (Genova-Alessandria) i centri di Novi Ligure e Tortona; quella ovest lungo la SS 45 (Genova-Piacenza) la città di Bobbio.

⁵⁹ Agli inizi di gennaio i tedeschi avevano il completo controllo della strada Cicogna-Carasco, della strada statale n.° 35 (Genova-Alessandria), della SS n.° 45 (Genova-Piacenza) e quindi di tutte le vie d'accesso alla VI zona. Guarnigioni tedesche erano inoltre dislocate nei principali centri della regione da Tortona a Bobbio. Cfr. A. Materazzi, *Americani dell'O.S.S. e partigiani*, op. cit., p. 74.

⁶⁰ *Ibidem*.

⁶¹ Interessante in proposito il resoconto del cap. Vanoncini relativo alle condizioni di vita della Zona e della stessa missione durante le prime settimane di impiego nell'area: «A Carrega, durante il primo mese, avevamo una capanna senza mobili né letti che noi occupavamo negli spazi di tempo tra gli attacchi abbastanza frequenti dei tedeschi. Mangiavamo con un distacco di Alpi e dormivamo sul pavimento. Poi in seguito mangiammo solo castagne. Nel corso delle missioni era difficile per gli uomini trovare posti per dormire ed anche cibo. Al nostro comando di base noi potevamo comprare a metà prezzo dall'Intendenza della Zona che comprava e distribuiva a tutte le brigate della divisione. Poiché il nostro comando era come una sala di riunioni questa quantità di cibo non era mai sufficiente; infatti il comando della zona passava il novanta per cento del suo tempo con noi e inoltre i comandanti di brigata e le staffette si facevano vedere quotidianamente. Ciò avrebbe tenuto un uomo affaccendato per girare nei vari paesi cercando cibo per noi. Il cibo fu scarso durante i mesi di gennaio, febbraio e marzo, ma fu molto migliore in aprile e maggio. Noi avevamo stabilito la regola che tutto il materiale pervenuto nella zona tramite il rifornimento aereo fosse solo per i partigiani a meno che non fosse intestato a noi. Noi rimanemmo fermi nel nostro impegno e ricevevamo soltanto otto scatole di 101 razioni. I partigiani tentavano di darci un maggior numero di queste scatole ma

Attraverso un incessante lavoro "Peedee" fu in grado, prima, di aiutare i comandanti partigiani a riorganizzare le unità e, successivamente, di far riprendere i lanci e di organizzare corsi per istruire i partigiani all'uso degli armamenti alleati. Come ricorda Lazagna all'epoca vice-capo della Pinan-Cichero: «Si trattava non solo di addestrare i partigiani all'uso delle armi già note, come le mitragliatrici, ma soprattutto ad armi ancora sconosciute come i lanciarazzi controcarri bazooka, all'uso dell'esposivo plastico e di speciali dispositivi per far saltare le reti ferroviarie»⁶². Le lezioni di sabotaggio e di tattica andarono avanti fino all'ultimo giorno e poterono essere intensificate dopo l'arrivo del seconda gruppo della missione all'inizio di aprile.

Il nucleo avanzato durante i primi due mesi ebbe senz'altro il compito più arduo. Gli uomini si divisero spesso in gruppi di due che, quando non furono impegnati con i lanci, si spostarono presso le varie formazioni della zona per fornire istruzione e per controllare il lavoro precedentemente predisposto.

Il cpl. Perusso fu inviato presso la brigata "Berto" della divisione Cichero nell'area compresa tra la SS n.º45 (Genova-Piacenza) e la Val d'Aveto. Marvian, Capriolo e Perusso furono con le brigate "Coduri", "Caio" e "Jori" che coprivano il territorio della VI Zona compreso tra Carrega (AL), Torriglia (GE), S. Stefano d'Aveto (GE), e Borgonovo (PC). L'unità operò anche con le formazioni indipendenti "Severino" e "Battista" nella Val Polcevera e nella Val Bisagno alla periferia di Genova.

Il 7 febbraio i partigiani attaccarono 5 treni di truppe dirette al Nord da Genova causando la morte di 30 nemici⁶³. Come aggiunge ancora Stapleton:

*Durante il periodo 19-27 febbraio Peedee si occupò della ricezione di 11 lanci di rifornimenti effettuati da 24 aerei Dakota su 8 diversi campi, precedentemente predisposti dal personale della missione. La maggior parte dei lanci venne effettuata di notte e incluse il primo lancio ad una divisione fino ad allora mai rifornita la Mingo*⁶⁴.

noi rifiutammo sempre. L'impressione fatta su di essi da questo atteggiamento, fu notevole, anche se i nostri stomaci diventavano sempre più piccoli». *Ibidem*. Si veda inoltre, N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-cop. Vanoncini, *Report on mission Walla-Walla*. 19 January 1945.

⁶² Gianbattista Lazagna, vice capo della divisione Pinan-Cichero della VI zona, testimonia l'aiuto offerto dalla missione Peedee ai partigiani della VI zona nell'inverno 1944. Si veda A. Materazzi, *Americani dell'O.S.S. e partigiani*, op. cit., p. 75.

⁶³ Rapporto bisettimanale (1-15 febbraio 1945) del col. Stapleton al 2671° Spec. Recn. Battn. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Stapleton, *Bi-weekly Report. Peedee mission*. 1-15 February 1945. Sulla iniziale attività della Peedee si veda anche - Rapporto del col. Stapleton al cap. Vanoncini in data 12 gennaio 1945. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Stapleton, *Mission check list to cap. Leslie Vanoncini*. 12 January 1945.

⁶⁴ Rapporto bisettimanale (15-28 febbraio 1945) del col. Stapleton. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Stapleton, *Bi-weekly Report. Peedee mission*. Sulla 3ª divisione Mingo vedi nota 55.

Nello stesso periodo gli uomini della missione assistettero i partigiani in diverse imboscate come quella di Loco e del Passo del Bocco, in provincia di Genova, in cui vennero impiegati armamenti recentemente inviati tra cui bazooka e mitragliatrici. Altre volte "Peedee" aiutò i partigiani a condurre azioni contro guarnigioni nemiche che erano acquartierate nella VI Zona – come avvenne a Carasco e ad Uscio (località ancora una volta in provincia del capoluogo ligure) – ⁶⁵. In molti casi il personale della missione piazzava le mitragliatrici in postazione dominante nell'imminenza di qualche assalto partigiano, permettendo poi col tiro a raffica a gli altri uomini di avvicinarsi ai capisaldi o alle colonne nemiche.

Il caporale Perusso fu capo-istruttore della "Peedee" sull'uso dei lanciarazzi bazooka e di lanciabombe "Piat" soprattutto in previsione del loro impiego durante l'offensiva finale. Vista la pericolosità e la delicatezza delle armi, furono necessari molti addestramenti che, specialmente durante i primi due mesi, costrinsero i pochi uomini disponibili a restare anche una settimana presso ogni singola formazione. Sebbene fossero semplici sottufficiali tutti gli uomini della missione si comportarono sotto ogni profilo come ufficiali ed il loro lavoro non fu mai criticato come risulta dagli eccellenti resoconti inviati a Siena dai comandanti partigiani ⁶⁶.

In questo periodo la "Peedee" richiese l'invio di un'altra missione per poter essere aiutata soprattutto nel settore dell'Oltrepo Pavese dove, dalla partenza della precedente missione "Walla-Walla", non vi erano più rappresentanti alleati. Venne quindi preparata la missione OG "Roanoke" che tuttavia non poté essere lanciata fino agli inizi di aprile a causa dell'intensa attività nemica ⁶⁷.

Sebbene nella terza settimana di marzo fossero stati già effettuati 17 lanci, il 27 marzo il capitano Vanoncini chiese al comando dell'OSS a

⁶⁵ Relazione bisettimanale (15-31 marzo 1945) del col. Fred. Bielaski al comando del 2671° Spec. Recn. Battn. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Bielaski, *Bi-weekly Report. Peedee mission*. 15-31 March 1945. Nel febbraio 1945 il colonnello Bielaski sostituì il col. Stapleton al comando della Company A. Bielaski fino a quel momento era stato comandante della Company C del 2671° Spec. Recn. Battn. responsabile delle operazioni dell'O.S.S. in Grecia. Testimonianza all'A. del cap. Albert Materazzi in data 22 agosto 2004.

⁶⁶ In particolare per una suggestiva missiva (su cui ritorneremo nelle conclusioni) contenente i sentiti ringraziamenti dei partigiani della VI Zona ai comandi americani della "Peedee", si veda N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, *Lettera del C.L.N.- C.V.L. Via zona operativa ligure partigiana al Comando della V Armata americana*. 9 marzo 1945.

⁶⁷ La missione Roanoke comandata dal ten. Rowleigh W.D. Taylor e composta da 12 uomini, operò dal 9 aprile al 15 maggio 1945 sotto il comando del cap. Vanoncini a sud-est di Piacenza nel versante occidentale della VI zona dove era dislocata la Divisione Americano - bggt. Capottini, Corneggia, Greenpian -. Compito della missione fu quello di prendere contatto con le formazioni locali per trasmettergli gli ordini alleati e per assisterle nelle imboscate e nei sabotaggi alle linee di comunicazione nemiche. Successivamente, durante l'offensiva finale, Roanoke cooperò con i partigiani nel prevenire le demolizioni predisposte dai tedeschi lungo la SS n.° 45 Genova-Piacenza e il tratto nord della SS n.° 35 Genova-Alessandria. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.- 2671th Special. Recon. Batt., *Roanoke- Mission check list*. 24 January 1945.

Firenze di effettuare immediatamente altri lanci sui campi FUFFI, GLADIS, PHYLLIS e CUCUMBER ⁶⁸.

Da un rapporto del XV° Gruppo d'Armata sulle "Special Operations in Italia durante il febbraio 1945" risultava che la maggior parte delle azioni di sabotaggio condotte dai partigiani in quel periodo fossero avvenuti nella zona d'operazioni di "Peedee". «Un totale di 52 pattuglie nemiche erano state attaccate soprattutto nella zona a nord e a nord-est di Genova. In tali azioni la Cichero era una delle divisioni più attive». La "Peedee" era anche presente in modo preminente nella sezione del rapporto dedicata ai "Successi partigiani". ⁶⁹

Il 5 aprile la Peedee venne rinforzata da un gruppo di 6 agenti comandati dal ten. Bartolomeo. Questo *team* era stato inviato su richiesta del XV° Gruppo d'Armata affinché prendesse contatto con la divisione Cichero per coordinare i partigiani nelle operazioni anti-sabotaggio della SS n.° 35 Genova-Alessandria. ⁷⁰

Nello stesso giorno "Peedee" organizzò anche la ricezione di un'unità commando alleata che doveva difendere le ferrovie e le vie di comunicazione nei pressi di Genova. In tale quadro, solo una parte delle arterie stradali doveva essere sabotata per impedire il transito delle colonne nemiche, mentre altre strade dovevano essere lasciate transitabili per favorire l'imminente offensiva alleata. A partire da aprile vennero creati posti di blocco partigiani sulle principali arterie e messi a punto piani per impedire che i nemici ricostruissero i ponti e le strade che erano state precedentemente interrotte. A tale scopo vennero date istruzioni a tutte le brigate e "Peedee" ebbe il compito di assicurarsi che tutto procedesse come stabilito.

In previsione dell'offensiva finale venne raggiunto un più stretto collegamento con gli organi d'informazione della VI Zona affinché si potessero dare istruzioni ai partigiani su strade e ponti da demolire e su quelli da ricostruire dopo l'evacuazione della truppe tedesche. ⁷¹ La "Peedee" andò in ricognizione

⁶⁸ Relazione bisettimanale del col. Bielaski al comando del 2671° Spec. Recn. Battn. I campi di lancio indicati facevano parte dei 18 *Drop Zone* predisposti nella VI zona dalle missioni americane tra l'estate del 1944 ed il marzo del 1945. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Bielaski, *Bi-weekly Report. Peedee mission*. 15-31 March 1945.

⁶⁹ *Ibidem*.

⁷⁰ Rapporto bisettimanale (1-15 aprile 1945). N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Bielaski, *Bi-weekly Report. Peedee mission*. 1-15 April 1945.

⁷¹ Come scrive ancora G. Lazagna a tale proposito, e non senza un'eccessiva enfasi sul ruolo partigiano in tutta la vicenda: «Già da tempo, e almeno dall'estate 1944, i partigiani avevano organizzato una rete capillare per le informazioni politiche e militari che si estendeva a tutta la provincia di Genova e faceva capo al S.I.P. (Servizio Informazioni e Polizia), che aveva suoi rappresentanti in tutte le unità partigiane, dai distaccamenti, al Comando zona. Queste informazioni vagliate e poi assemblate venivano trasmesse al comando zona, e da questo ritrasmesse alle missioni alleate. La collaborazione tra queste reti informative era ottima. Nell'imminenza della battaglia finale (marzo-aprile 1945) si moltiplicarono e si resero autonome tra loro le missioni alleate, sia britanniche che americane, e ciascuna di esse riceveva le informazioni dalle varie reti, e soprattutto quelle relative ai movimenti delle truppe tedesche, per poterle immediatamente trasmettere via radio ai loro comandi superiori, evitando le perdite di tempo della trasmissione al Comando Zona che venivano effettuate per iscritto a mezzo di staffette che camminavano a piedi». A. Materazzi, *Americani dell'O.S.S. e partigiani*, nota 39 (di G. Lazagna), p. 97.

con le pattuglie partigiane ad osservare le posizioni nemiche e a raccogliere altre informazioni necessarie ai piani d'attacco. Il comando del XV° Gruppo d'armate aveva ordinato nello specifico che le strade Genova-Piacenza, la Spezia-Genova e Genova-Alessandria fossero tenute in buone condizioni per permettere alle avanguardie alleate di affluire nell'Italia nord-occidentale.⁷² A partire dalla fine di marzo, le operazioni di ripristino delle infrastrutture e di anti-sabotaggio divennero importanti quanto gli attacchi ai presidi e alle colonne nemiche in movimento verso il fronte. Le decisioni dei comandi alleati erano coerenti con la necessità di fare in modo che dopo la ritirata tedesca si potesse tornare il prima possibile alla "normalità" e alla ripresa della vita civile.

A tale scopo, come accennato, era necessario, da un lato, salvaguardare le principali arterie attraverso cui far affluire gli eserciti alleati nell'Italia nord-occidentale, dall'altro difendere tutte le principali infrastrutture ed in particolare le centrali e gli impianti di trasformazione dell'energia elettrica per evitare la paralisi delle città, delle industrie, e degli ospedali con inevitabili conseguenze sull'ordine pubblico.

Nella prima metà di aprile la divisione Pinan operava lungo la SS n.°35, contrapposta a circa 2000 soldati nemici che tentavano di respingere i partigiani.⁷³ La brigata "Coduri", a Sestri Levante controllava la via Aurelia; la "Berto" aveva occupato Borzonasca nell'entroterra di Chiavari impedendo il transito nella strada Carasco-Cicogna⁷⁴ che attraverso il passo della Scoffera consentiva l'immissione sulla SS n.° 35.

Molto è stato scritto su questi piani antisabotaggio predisposti dalle missioni nell'Italia occupata. È stato detto, soprattutto, che corrisposero al tentativo alleato di tenere impegnate le forze eversive latenti nella resistenza, distogliendole così da progetti insurrezionali che avrebbero potuto avere risvolti imprevedibili.⁷⁵

Quello che è certo è che i piani antisabotaggio erano stati predisposti dagli Alleati da mesi e i comandi partigiani ne erano al corrente almeno

⁷² I partigiani in alcuni casi ricevettero istruzioni di costruire dei passaggi per aggirare alcuni dei ponti che avevo interrotto. La maggior parte dei ponti demoliti riguardarono la strada SS 45 lungo la Valle del Trebbia: a Marsaglia (PC) (70 m. di Ponte Organasco), ad Ottone (PC) (70 m.), a Montebello (GE) (40 m.). I partigiani fecero anche saltare 60 m. di tunnel a Boasi (GE) bloccando completamente l'accesso da sud alla strada SS n.° 45. Venne infine interrotto in molti tratti il binario ferroviario tra Serravalle Scrivia (AL) e Novi Ligure e altri tratti di strada ferrata ad Arquata Scrivia (AL).

⁷³ La divisione Pinan-Cichero, entro la fine dell'aprile 1945, effettuò 119 atti di sabotaggio su linee di comunicazioni ed autocarri e 17 attacchi a comandi e depositi. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Bielaski, *Bi-weekly Report. Peedee mission*. 1-15 May 1945.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ R. Battaglia a proposito dei progetti alleati per la fase finale della guerra in Italia ha osservato: «la difesa degli impianti è messa al primo posto nelle direttive alleate, ma non nel senso indicato dal C.L.N.A.I. come parte integrante dell'insurrezione nazionale: ma piuttosto come l'obiettivo fondamentale a cui subordinare tutto il resto. Insistendo su questo punto, fino all'esasperazione, i Comandi alleati ritengono infatti di distogliere gli organi direttivi della Resistenza dai compiti più generali che si è prefissata». R. Battaglia, *Storia della Resistenza italiana*, op. cit., pp. 528-529.

dalla firma a Caserta, il 7 dicembre 1944, degli accordi tra il SACMED (Comando Supremo Alleato zona del Mediterraneo) e il CLNAI. Il testo del documento aveva infatti stabilito che, in cambio dell'aiuto economico degli Alleati il CLNAI, dopo l'evacuazione degli eserciti tedeschi, si sarebbe impegnato (punto 4): «a prodigarsi nel modo migliore per mantenere la legge e l'ordine e per continuare la salvaguardia della risorse economiche del paese fino al momento in cui si fosse insediato il governo militare alleato» ⁷⁶.

Altrettanto rilevante, quanto spesso sconosciuto, il fatto che l'accordo aveva stabilito al punto 6 che «le missioni alleate accreditate presso il C.L.N.A.I. e presso il C.V.L., o presso qualsiasi sua formazione sarebbero state consultate su qualsiasi materia riferentesi alla resistenza armata, all'azione antisabotaggio e al mantenimento dell'ordine; e che gli ordini emanati dal comandante in capo alleato e trasmessi attraverso le missioni interessate, sarebbero stati eseguiti dal C.L.N.A.I., dal comando generale del CVL e dai loro dipendenti» ⁷⁷.

In questo contesto, le missioni furono incaricate di controllare che i partigiani rispettassero gli impegni assunti e ad alcune di esse venne ordinato di anticipare l'opera del governo militare alleato: «ammonendo chi avesse voluto contestare questo sistema che la forza alleata appoggiava solo la legittimità costituzionale» ⁷⁸.

Va precisato che nella VI zona, per una precisa divisione di compiti che era avvenuta tra i rappresentanti dell'OSS e della controparte britannica del SOE, agli inglesi era stato in gran parte affidato il compito di provvedere a concordare con i rappresentanti del CLNAI le modalità d'attuazione degli impegni assunti con gli Alleati ⁷⁹.

Contemporaneamente alla "Peedee" venne, quindi, lanciata nella VI zona anche la missione inglese M12 comandata dal col. Mac Mullen e dal vice-comandante maggiore Basil Davidson ⁸⁰. La missione, accreditata

⁷⁶ Si veda "Memorandum dell'Accordo fra il Comando Supremo Alleato del Teatro del Mediterraneo e il Comitato di Liberazione Nazionale Alta Italia" citato in A. Lanfaloni, *L'azione dello Stato Maggiore Generale*, op. cit., pp. 162-163. Si veda inoltre al riguardo quanto affermato da M. De Leonardis, *Gli accordi del dicembre 1944 tra Alleati e C.L.N.A.I. visti attraverso i documenti del Foreign Office*, in *Atti del convegno internazionale «Missioni Alleate e partigiani autonomi (Torino, 21-22 ottobre 1978)»,* op. cit., pp. 341-343.

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ D. W. Ellwood, *Gli anglo-americani e la Resistenza in Liguria*, in atti del convegno, *La Resistenza in Liguria e gli alleati*, op. cit., p. 225.

⁷⁹ Eccede le intenzioni del presente saggio la trattazione del ruolo avuto dal SOE nella VI Zona. Dell'azione britannica nell'area, pertanto, viene riportato solo quanto ha a che fare con le vicende della missione "Peedee". Precisiamo, inoltre, come anche il ruolo del SIS della Regia Marina e del SIA (Servizio Informazioni aeronautica) non è stato più specificatamente affrontato nella nostra ricostruzione che si limita ad affrontare il contributo del SIM nel suo complesso, in quanto ente di fatto ricostruito a Brindisi per operare come "servizio interforze". Sul tema dei due suddetti servizi italiani, peraltro quasi per nulla affrontato dalla storiografia, si veda, Salvatore Orlando, *Il Servizio Informazioni della Marina militare. Organizzazione e compiti 1884-1947*, in «Quaderno 199 della Società Italiana di Storia Militare», Napoli, ESI, 2003, in particolare pp. 195-198.

⁸⁰ Sugli scopi della missione si veda in particolare Basil Davidson, *Scene della guerra antifascista*, Milano, Rizzoli, 1981.

come "Peedee" presso il comando partigiano della VI zona, convisse di fatto per quattro mesi con la missione americana collaborando con essa nell'assistere i partigiani e nel coordinarne l'attività secondo gli ordini ricevuti.⁸¹ Gli inviati inglesi, si occuparono anche di pattuire con i rappresentanti dei partigiani le questioni politiche ancora pendenti relative al passaggio dei poteri agli Alleati, alla smobilitazione e alla consegna della armi⁸².

In seguito tuttavia, il piano stesso era stato soppiantato dagli accordi di Roma e la sua attuazione si era ridotta a far sì che le missioni si occupassero di concordare con i rappresentanti dei CLN delle diverse zone operative partigiane i termini del passaggio dei poteri agli Alleati.

Come ha affermato il maggiore Basil Davidson, dopo la guerra erano "sorte delle leggende" sui compiti che erano stati affidati alla sua missione in Liguria.⁸³ In effetti a marzo del 1945 Davidson riferì ai suoi superiori a Firenze «il C.L.N. Ligure era un organo genuinamente rappresentativo di tutte le principali correnti di pensiero della società locale, e che mentre il partito comunista era senz'altro l'organizzazione più efficace, non vi erano segni che essa avesse l'intenzione di compiere "azioni antidemocratiche"». ⁸⁴

Negli incontri del 18-19 febbraio e del 6 aprile i comandanti della missione M12 dettarono agli esponenti del CLNAI della VI Zona le direttive in vista della decisiva offensiva alleata e dell'insurrezione delle città. Lo stesso colonnello Davidson avrebbe assunto la carica di rappresentante effettivo del governo alleato per Genova.

⁸¹ In aprile la missione inglese ricevette personale aggiuntivo affinché provvedesse a fare in modo che i partigiani «difendessero le ferrovie e le vie di comunicazione con Genova». Rapporto bisettimanale del col. Bielaski al Comando dell'O.S.S. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S.-2671th Spe. Recon. Batt.-col. Bielaski, *Bi-weekly Report. Peedee mission*. 1-15 April 1945.

⁸² Già circa 3 mesi prima dell'invio della missione M12, il 20 ottobre 1944, il cap. Materazzi, aveva inviato un *outgoing message* a Walla-Walla che annunciava come, in previsione della ritirata nemica, il Dipartimento di Stato ed il Ministero della Guerra avevano ordinato che ufficiali dell'AMGOT fossero paracadutati nel nord-ovest per assumere, congiuntamente con i partigiani, i poteri dell'amministrazione civile (*Americani dell'O.S.S. e partigiani*, op. cit., pp. 36-37). L'ufficiale che stava per essere paracadutato nella VI Zona era appunto il col. Mac Mullen. Egli avrebbe dovuto procedere verso Genova ed era chiaro che la sua attività aveva una specifica finalità: raggiungere, a Genova, il CLN in previsione di assumere i poteri dell'amministrazione civile. Tale operazione venne però rinviata ad un successivo momento. Il 31 dicembre 1944, G. A. Stapleton, comandante della Company A, indicando l'invio di "Peedee" nella VI zona per sostituire Walla-Walla, ribadiva che, per assolvere un'operazione precedentemente pianificata e poi rimandata, con gli uomini di "Peedee" sarebbero stati lanciati anche il col. Mac Mullen ed il magg. Basil Davidson della N. 1 Special Force «che era l'ufficiale "Rankin plan" per la zona». Cfr. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9. Sugli aspetti politici affrontati nella VI zona dalla missione M 12 si può vedere anche Danilo Veneruso, *Gli alleati e la Resistenza in Liguria*, in atti del convegno, *La Resistenza in Liguria e gli alleati*, op. cit., pp.53-60.

⁸³ Intervento di Davidson al convegno "La Resistenza in Liguria e gli Alleati" (Genova 29-31 marzo 1985), citato in M. Calegari, *Comunisti e partigiani*, op. cit., p. 377.

⁸⁴ *Ibidem*.

Gli Anglo-americani, per riconoscendo il ruolo del CLN nell'impiantare amministrazioni democratiche nelle zone liberate, affermavano il loro diritto di controllo nella delicata fase di passaggio dall'occupazione tedesca all'amministrazione delle formazioni partigiane.

Tornando alle azioni partigiane, in vista della liberazione di Genova i patrioti attuarono per tre settimane azioni di disturbo lungo le linee di comunicazione nemiche riuscendo al contempo a salvaguardare l'agibilità delle principali strade.

Come già precisato, nell'aprile del 1945, la salvezza del porto di Genova rappresentava un obiettivo prioritario per gli Alleati tanto ai fini del rifornimento logistico delle unità che avanzavano nella pianura Padana in direzione di Torino e Milano, quanto in prospettiva del dopoguerra per evitare ulteriori danni all'economia del paese già notevolmente sconvolta dalla guerra. Non si doveva dar modo ai Tedeschi di attuare i piani di demolizione e i propositi di "terra bruciata", che si sapeva essere stati già predisposti. La distruzione del porto di Livorno, operata dai Tedeschi nell'estate del 1944, era stata in questo senso un precedente importante, avendo ritardato non poco l'offensiva della 5ª Armata americana nel settore tirrenico. Occorreva, quindi, evitare assolutamente la distruzione delle infrastrutture portuali di La Spezia, ed in particolare di Genova, per poter assicurare la necessaria spinta offensiva alle truppe americane e far arrivare i rifornimenti alimentari alla popolazione civile. La penuria di viveri era particolarmente sentita in Liguria e soprattutto dai cittadini di Genova che apparivano stremati dalla fame.

Il porto di Genova, che era stato minato dai tedeschi fin dalla fine del 1943, fu invece salvato dall'improvvisa insurrezione della città e dalle baricate innalzate dalla popolazione la mattina del 24 aprile, che non diedero il tempo ai genieri di armare gli inneschi alle mine. La sera dello stesso giorno, i partigiani della "Pinan-Cichero" calarono dalle montagne per dar man forte agli insorti che intanto avevano impegnato in combattimento i Tedeschi nell'immediata periferia di Genova e per le vie della città. I combattimenti infuriarono fino al pomeriggio del giorno 26, finché 2.000 uomini della *Wehrmacht* furono costretti ad arrendersi alle bande partigiane.

La divisione "Pinan-Cichero" era entrata a Genova il 25 aprile, tre giorni prima dell'arrivo degli Alleati. L'insurrezione di Genova era costata circa 400 morti, ma migliaia di tedeschi erano stati costretti alla resa dai partigiani, che li consegnarono poi agli Alleati.

Conclusioni

A conclusione di questa disamina è lecito sostenere con sufficiente certezza che il ruolo delle missioni militari italiane e alleate durante la campagna d'Italia, almeno per quanto attiene alle vicende della VI Zona, sia

stato sino ad oggi sminuito, sottovalutato ed oggetto di una interpretazione quanto meno parziale.⁸⁵

⁸⁵ Poche pagine, e dal tono sbrigativo quanto denigratorio, dedica in generale G. Bocca alle missioni alleate nel suo approfondito volume sulla resistenza italiana. L'autore scrive quanto riportiamo per esteso di seguito al fine di mostrarne, non tanto le pur presenti inaccuratezze storiche, ma soprattutto l'evidente condizionamento "ideologico" che sottende l'interpretazione fornita appunto da Bocca: «Gli inglesi e gli americani sono degli empirici, le loro organizzazioni destinate ai contatti con le Resistenze europee non dipendono dai ministri della Guerra e non sono guidate da militari di carriera: il S.O.E. (Special Operations Executive) prende ordini dal Ministro per la Guerra economica; l'americano O.S.S. (Office of Strategic Services) è legato al servizio di informazioni [in realtà era un organismo "non-departmental" cioè autonomo dagli altri servizi informativi militari americani n. d. A.] e comandato dal generale di complemento William Donovan. Il S.O.E. destina alla Resistenza italiana la N. 1 Special Force, di cui fanno parte molti ufficiali di complemento, quasi tutti di alta preparazione culturale, che ameranno chiamarsi "l'esercito privato di sua Maestà" per sottolineare la differenza dai militari di carriera. Il S.O.E. ha come suo delegato a Berna, responsabile per tutta l'Europa, John Mc Caffery, l'O.S.S. Allen Dulles, impiegati, ufficialmente presso le rispettive ambasciate. Special Force ed O.S.S. inviano nell'Italia occupata dai tedeschi le loro missioni: di solito composte da un capo missione, due radiotelegrafisti, un portaordini. Una, la Low, raggiunge prestissimo la Liguria [in realtà in Liguria giunsero 8 missioni del S.O.E./S.I.M. e 5 missioni dell'O.S.S. n. d. A.], dove si è creata, per iniziativa dell'Ingegnere Ottorini Balduzzi, l'Organizzazione Otto; altre vengono paracadutate nel Lazio e nel Veneto. [...] I rapporti tra la Resistenza del Nord e le delegazioni alleate di Berna sono quasi giornalieri. Il nostro rappresentante [Alberto] Damiani, un azionista, riceve le relazioni di Parri e Longo e le passa agli inglesi e agli americani. Si è creata una gelosia fra garibaldini e giellisti: i primi capiscono che i giellisti sarebbero favoriti da una politica di copiosi aiuti alleati. [...] Sta di fatto che nei mesi del ribellismo gli aiuti non arrivano; l'unico lancio fatto il 23 dicembre sui monti lombardi, contiene pochi pacchi di vestiario e di esplosivo. [...] Mancano i mezzi, il comando militare alleato li lesina perché considera i due servizi come una "facenda di borghesi". [...] Poi ci sono gli errori degli Alleati. Quello militare, di ignorare la giusta via di mezzo. Ammesso, infatti, che un aiuto massiccio, del tipo preinsurrezionale, sarebbe prematuro agli esordi resistenziali, è però vero che basterebbe un'azione di appoggio, con pochi lanci opportuni, a tener alta la speranza della ribellione, a colmare le sue più grosse lacune. Se poi si volesse fare davvero una politica discriminante, se si volesse controbilanciare il peso dei comunisti, è in questi primi mesi che bisognerebbe favorire, ai fini del reclutamento, la formazioni non comuniste. La storia scritta dai comunisti afferma che gli alleati preferiscono, agli inizi, discriminare l'intera ribellione per puntare sul cavallo perdente del re e degli uomini del re. Noi preferiamo dire che gli Alleati, mentre accettano i bassi servizi del re e dei suoi uomini, tengono la Resistenza in una specie di limbo, sotto osservazione, per darsi il tempo di capire, per evitare sprechi e rischi. È questo l'errore più grave, questo è l'inutile pericoloso risparmio che può guastare sul nascere i rapporti con la resistenza». In modo altrettanto sbrigativo viene liquidato quello che, come abbiamo visto, fu il vasto piano antisabotaggio per l'Italia occupata, pensato dagli alleati fin dal 1944 ed ufficialmente affidato alle missioni angloamericane dell'O.S.S. e del S.O.E. dagli accordi di Roma del dicembre 1944: «Gli Alleati partecipano alla grande operazione di salvataggio. Al principio del 1945 il S.O.E. [non viene citato l'O.S.S. n.d.A.] attua il suo *Counterscorch Plan for Northern Italy*, vengono inviate missioni e lanciato materiale antisabotaggio. Per capire i compiti della missione seguiamone una fra le più attive e fortunate. La guida il tenente Barton, che è poi un italiano, Paolo Buffa, professore universitario, certo più vicino ai partigiani che al comando alleato, ma corretto mediatore fra le due parti. La missione, partita da Isola, attraversa le linee tedesche e arriva il 14 aprile a Pradives in val Grana dove sta il comando della Va zona Cuneo ovest. Barton riunisce i comandanti partigiani, convoca i direttori delle centrali situate nelle valli Maira e Varaita, studia con essi la disposizione delle bande, prepara la corruzione dei nemici incaricati del sabotaggio, si mette in contatto con la CIELI, la società proprietaria. Certo la presenza di un ufficiale alleato, che ha il fascino e l'autorità del vincitore giova al lavoro; ma né qui né altrove le missioni hanno una parte decisiva: dovunque il partigianato ha provveduto da tempo, è suo merito precipuo, quasi esclusivo, la salvezza degli impianti. Il che spiega la stizza postuma di Ferruccio Parri, quando gli capiterà tra le mani il rapporto del colonnello Hewitt sulle operazioni *Counterscorch*. Sebbene si possa capire che anche in una guerra mondiale ciascun servizio tira, se può, l'acqua al suo mulino». G. Bocca, *Storia dell'Italia partigiana*, op. cit., pp. 164-168; p. 499.

Per quanto riguarda le prime missioni composte esclusivamente da esponenti del SIM italiano, contrariamente a quanto è stato spesso affermato, non tesero affatto a spingere gli Alleati a fare delle discriminazioni ovvero a favorire i lanci alle formazioni autonome a scapito delle garibaldine di estrazione social-comunista.⁸⁶ Il criterio per la selezione e l'effettuazione dei lanci fin dall'inizio (tanto da parte delle missioni italiane che di quelle alleate) non fu mai politico. Come ha acutamente osservato in proposito Sogno: «Le formazioni comuniste o del Partito d'Azione vennero prese in considerazione su di un piano di assoluta parità con quelle militari autonome e l'eventuale priorità fu stabilita in base all'efficienza e combattività delle formazioni, alla possibilità d'impiego in operazioni che interessavano il Comando alleato, all'ubicazione più o meno favorevole dei campi, alla presenza dell'effettiva presenza delle segnalazioni di ricezione, alla disponibilità di aerei per il settore italiano».⁸⁷ Il merito delle prime missioni giunte nella VI Zona, composte esclusivamente da personale italiano, fu, al contrario, quello di gettare le basi di ciò che sarebbe diventata in seguito la vasta rete clandestina anglo-americana nell'Italia occupata. Questo *network* sarebbe stato incessantemente usato dagli Alleati per far giungere armi, equipaggiamenti ed ulteriore personale alla Resistenza locale. Anche se in seguito gli Alleati non si accontentarono più solo degli uomini inviati o «prestatigli» dal SIM ma preferirono avere propri emissari nell'Italia occupata, le prime missioni svolsero un importante ruolo d'avanscoperta che rese possibile tutto il successivo lavoro. La certezza che le missioni italiane diedero agli Alleati dell'esistenza di una resistenza cooperativa e capace, portò all'invio in seguito di ufficiali inglesi ed americani che ebbero l'autorità di richiedere, come già detto, una mole sempre più consistente di rifornimenti.

In quanto ai presunti legami, a cui si è anche accennato nelle premesse, tra gli emissari della Monarchia ed il fascismo repubblicano, abbiamo visto che almeno per quanto attiene alla VI Zona Operativa Ligure essi non si verificarono.⁸⁸

Al contrario, l'attività esplorativa e di presa di contatto delle prime missioni italiane spianò la strada alle missioni alleate, contribuendo, tra l'altro,

⁸⁶ Scrive a questo proposito invece R. Battaglia nel suo pur fondamentale volume: «Le prime missioni inglesi e americane seguono una politica ben precisa in questo senso: non solo stabiliscono la loro sede presso il comando delle formazioni che esse ritengono, a torto o a ragione "più a destra", non solo evitano di far capo ai C.L.N. cittadini e agiscono ognuna per proprio conto, secondo criteri militari improvvisati e bislacchi, ma seguono (il che è assai più grave) una costante politica di "discriminazione" nei lanci, una politica ben precisa che mira ad escludere proprio le formazioni più forti, le formazioni garibaldine». R. Battaglia, *Storia della Resistenza italiana*, op. cit., p. 287.

⁸⁷ Edgardo Sogno, *La Franchi*, op. cit., p. 110.

⁸⁸ Ancora G. Bocca afferma infatti: «quando gli Alleati organizzano contatti diretti con la Resistenza gli ufficiali delle missioni S.I.M. paracadutati nei territori occupati se ne tornano, la maggior parte, alle loro case quando non passano addirittura alla repubblica fascista», op. cit., p. 116.

al verificarsi di massicce diserzioni di truppe della RSI⁸⁹. L'efficace opera di propaganda condotta in azione combinata con gli Alleati non tardò infatti a dare i suoi frutti.⁹⁰

Per non dire come la scarsa resistenza opposta nell'estate del 1944 dalle varie repubbliche partigiane della VI Zona (*alias* Torriglia e Bobbio) di fronte alla decisa reazione nazi-fascista, chiaramente dimostrò che i partigiani non potevano fare esclusivo affidamento sulle proprie forze per resistere ai tedeschi, ma necessitavano dell'indispensabile sostegno alleato. In tale contesto, si rivelò inoltre essenziale la direzione dall'alto delle azioni delle varie formazioni, grazie ad un efficiente rete di collegamento radio (anch'esso garantito dai radiotelegrafisti della Monarchia), ai fini dell'impiego coordinato e sinergico della resistenza, anche nel quadro più generale della condotta delle operazioni sul fronte della Gotica e dell'andamento della campagna di bombardamento aereo.

Al contrario di quello che è stato spesso sostenuto circa la riduzione dei rifornimenti in coincidenza con la fase dell'offensiva finale, le missioni alleate -soprattutto quelle americane- non tesero assolutamente a contrastare le componenti comuniste della resistenza italiana ma al contrario, spesso, le esaltarono poiché si erano resi conto che erano quelle che dimostravano un maggior attivismo e che potevano contare su quadri più organizzati e militarmente preparati.

Il caso della VI Zona dimostra ampiamente come durante la guerra 1943-1945 si fosse verificata una perfetta sinergia tra missioni e partigiani. La lettera-resoconto inviata dal comandante comunista della VI zona, "Miro", al generale Clark il 9 marzo 1944 ampiamente lo testimonia. In essa infatti a nome di tutto il comando della Zona, Miro dichiarava:

«ci compiaciamo di mandarvi a nome nostro e di tutti i comandanti della VI zona, i nostri più caldi e cordiali ringraziamenti per l'aiuto fornitoci da Voi per mezzo della Vostra missione Peedee. Il compor-

⁸⁹ Come risulta in una nota dell'OSS al XV Gruppo d'Armata, nel novembre 1944, lo stesso Principe Junio Valerio Borghese e l'intera X Flottiglia Mas con le sue 17.000 unità chiesero di poter arrendersi agli alleati. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, O.S.S., "Fascist Deserters", 16 November 1944.

⁹⁰ Oltre alla guerra con le armi e con gli esplosivi gli alleati prestarono infatti particolare cura alla guerra psicologica. Le grandi possibilità operative ed economiche delle missioni dell'OSS e del SOE, che poterono contare su un'ampia disponibilità di materiale di propaganda e di contropropaganda, vennero efficacemente utilizzate anche dagli emissari italiani. Si arrivò a fabbricare pacchetti di cartine da sigarette del tutto simili di quelli in vendita che dopo l'uso delle prime veline rivelavano biglietti contenenti notizie sull'andamento disastroso della guerra tedesca e incitanti alla resa. Vennero stampati "volantini" e "pseudo giornali dell'esercito" per portare scompiglio tra gli ufficiali e la truppa. Alcuni di questi fogli a stampa contenevano dei "lasciapassare" in tre lingue che invitavano tedeschi e repubblicani a raggiungere gli alleati o i partigiani presso cui avrebbero avuto un trattamento di favore. Si veda in proposito F. Bora, *«Eric» Missioni militari alleate e Resistenza nel biellese*, in *Missioni alleate e partigiani autonomi*, op. cit., p. 86 e ss.

tamento della missione e del suo comandante ha riscosso la piena simpatia e l'ammirazione di tutti; essi, oltre ad aver lavorato giorno e notte per farci avere i lanci delle armi, munizioni, vestiario e cibo a noi necessari, dopo aver sopportato gravi rischi e fatiche durante le battaglie dei rastrellamenti, hanno anche voluto partecipare volontariamente alle battaglie che si sono svolte nella zona, mostrandosi valorosi e abili, specialmente colle "bazooka". In tal modo le formazioni, vittoriose negli ultimi combattimenti, ben vestite ed armate, sono perfettamente preparate alla battaglia decisiva. Nessuno ostacolo fermerà l'impeto dei nostri bravi Garibaldini, e i Vostri uomini saranno a fianco nostro, ospiti graditi e camerati apprezzati. Vi ringraziamo, quindi, Signor Comandante, per tutto, e Vi esprimiamo l'augurio che l'amicizia cementata fra i Vostri e i nostri uomini nella lotta per la libertà e la giustizia contro nazisti e fascisti, sia conservata e aumentata nell'avvenire fra il grande popolo degli Stati Uniti d'America e il popolo italiano».⁹¹

Come abbiamo visto gli Alleati rifornirono i partigiani con armi moderne, di identico modello a quelle in dotazione ai reparti combattenti americani della 5ª Armata americana e inglesi della 8ª Armata. La potenza di fuoco delle formazioni garibaldine liguri, grazie al copioso rifornimento di mitragliatrici, pistole automatiche, mortai e lanciarazzi controcarro, fu senz'altro superiore a quella dei reparti regolari dell'R.S.I. e per lo meno paragonabile a quella delle unità di fanteria della *Wehrmacht*. In particolare il bazooka, fornito in quantità ai partigiani, era l'ultimo ritrovato della tecnologia bellica alleata, che era stato per la prima volta usato in combattimento in Tunisia nel 1943 e che era in grado di neutralizzare anche mezzi corazzati pesanti.⁹²

Anche se non si può non rilevare come inizialmente i vertici Alleati nutrirono incertezze sull'opportunità di favorire in Italia lo sviluppo di un vasto movimento partigiano, ben presto si convinsero che fosse opportuno utilizzare il valido apporto che i partigiani, se debitamente armati, avrebbero potuto offrire nel rendere insicure le retrovie. Per tale motivo i rifornimenti di armi ai partigiani italiani, anche dopo la bruciante esperienza dell'insurrezione comunista in Grecia, non vennero mai sospesi, ma anzi aumentarono in vista dell'offensiva finale della primavera '45.

Se i rapporti tra la resistenza e gli Alleati non furono fin dall'inizio altrettanto fecondi non fu perché questi ultimi vollero sostenere il governo del

⁹¹ Cfr. N.A.R.A., R.G. 226, Entry 143, box 9, "Lettera del C.L.N.- C.V.L. Via zona operativa ligure partigiana al Comando della 5ª Armata americana". 9 marzo 1945.

⁹² Da segnalare, inoltre, che il bazooka non fu mai fornito ai reparti regolari dell'esercito italiano che combattevano a fianco degli alleati sulla linea gotica.

Sud e le sue forze armate regolari -che vennero trattate anzi ben più duramente dei partigiani- ma perché l'avvio di rapporti organici ed estesi non fu facile e condizionato da scelte militari che riguardavano teatri di guerra a volte anche molto lontani dall'Italia⁹³.

Un discorso a parte andrebbe fatto, forse, per le missioni militari italiane che, dopo un impegno molto intenso nella fase iniziale della lotta andarono incontro ad una progressiva parziale emarginazione nella conduzione diretta delle operazioni (ed in collegamento con Brindisi) pur continuando, tuttavia, a svolgere un ruolo di primo piano nel supporto logistico delle successive missioni dell'OSS e del SOE.

Si può senz'altro affermare che ciò fu più frutto di una scelta compiuta dai servizi Alleati, spinti ad agire in tal senso anche in vista dei propri piani per il "dopo", che non in ragione di una reale inadeguatezza del SIM italiano.

A tale proposito, era ovvio infatti che gli agenti del SIM finché restavano tali, sebbene operativi alle dipendenze degli Alleati, continuavano a riferire della propria attività anche al Comando Supremo italiano e che quest'ultimo potesse essere portato a dare ai propri agenti direttive che, talvolta, potevano anche discostarsi da quelle anglo-americane. Ed è esattamente il verificarsi di quest'ultima eventualità ciò che gli Americani cercarono di scongiurare ricorrendo spesso all'ingaggio di ex-militari italiani nelle file dell'esercito USA, ovvero all'impiego di personale statunitense.

A partire dalla seconda metà del 1944 un ruolo di primo piano venne quindi assunto direttamente dalle missioni dell'OSS e del SOE che, da quel momento, attraverso una presenza pressoché costante nell'Italia occupata, garantirono alla resistenza italiana l'appoggio alleato.

Tali aiuti non subirono significative riduzioni neanche in momenti critici, quando ragioni di opportunità militare, come azioni di rastrellamento tedesche ad ampio raggio, avrebbero suggerito di contrarre o sospendere i rifornimenti ai partigiani italiani. Durante l'inverno 1944-1945, inoltre, sia l'OSS che il SOE fecero del loro meglio per consegnare la maggiore quantità possibile di rifornimenti, a dispetto del tempo inclemente e dell'ordine impartito a metà novembre dal generale Alexander di sospendere l'attività di guerriglia durante i mesi invernali, mentre gli Alleati erano bloccati sulla Linea Gotica. In novembre furono lanciate 149 tonnellate di rifornimenti;

⁹³ È evidente che i documenti dell'OSS confermano quanto sostenuto in studi più recenti -pensiamo in particolare a quello di Massimo De Leonardis sui rapporti tra la Gran Bretagna e la resistenza italiana- secondo cui le decisioni anglo-americane furono sempre determinate dalla loro strategia militare complessiva, e dai suoi relativi aggiustamenti in conseguenza dell'evolversi del conflitto, e non da presunte preoccupazioni politiche. Cfr. Massimo De Leonardis, *La Gran Bretagna e la resistenza partigiana in Italia (1943-1945)*, op. cit., *passim*. Più recentemente si sono dimostrati di parere concorde anche Elena Aga Rossi, *Una nazione alla sbando*, op. cit., *passim*; Gianni Oliva, *I vinti e i liberati. 8 settembre 1943-25 luglio 1945*, Milano, Mondadori, 1994, in particolare p. 515 e ss.

350 in dicembre; 175 in gennaio; 592 in febbraio; 890 in marzo; oltre 1000 in aprile. In quel momento i due servizi alleati, in alcuni casi anche contravvenendo ad ordini superiori, continuarono a far giungere i rifornimenti alle formazioni perché, meglio dei vertici militari, si resero conto che fosse l'unico modo perché la resistenza potesse sopravvivere all'inverno e perché convinti dell'utile contributo che essa avrebbe potuto fornire agli Alleati nella fase dell'offensiva finale.⁹⁴

In particolare questo è evidente nel caso della VI Zona per quanto riguarda le missioni americane. Dall'analisi di tutti i rapporti inviati dal comando dell'OSS a Siena -poi a Firenze- al proprio quartier generale a Caserta emerge infatti come non vi fosse da parte americana alcun timore nei confronti della forza del movimento partigiano e che tutta l'attenzione fosse concentrata nell'ottenere da esso il maggior rendimento bellico. Le missioni americane ebbero con i partigiani dei rapporti improntati alla collaborazione e privi di qualsiasi motivo di contrasto politico come dimostra il fatto che sia la missione "Walla-Walla", che in seguito la missione "Peedee", sollecitassero quasi giornalmente lanci di armi e munizioni alla VI Zona sebbene essa fosse composta in gran maggioranza da formazioni garibaldine.

Tra gli elementi che andarono a vantaggio di tale collaborazione ci fu, sia il fatto che la maggior parte degli uomini delle missioni americane fossero di origine italiana, sia che per molti partigiani di estrazione contadina gli Stati Uniti rappresentassero in quel momento il paese della libertà e del benessere in cui molti avevano parenti o amici.

In sostanza almeno nella VI Zona Ligure non si verificò alcuna contraddizione tra l'aspirazione alleata a una resistenza forte ed il timore che potesse ripetersi l'esperienza greca. Le missioni dell'OSS e del SOE seppero gestire la situazione in modo proficuo tanto per i partigiani quanto per i propri rispettivi governi. Le formazioni garibaldine liguri ricevettero quindi fino agli ultimi giorni armi e rifornimenti dagli anglo-americani e con esse poterono entrare vittoriosamente a Genova il 25 aprile del 1945, tre giorni prima delle avanguardie alleate. I comandi Alleati furono invece costantemente informati e rassicurati dalle missioni circa i pericoli di eventuali sviluppi rivoluzionari del movimento, una paura che, come è stato osservato non esisteva al fronte e aumentava invece con l'allontanarsi dai luoghi di combattimento.⁹⁵

In considerazione del rilevante ruolo svolto dalle missioni a fianco delle formazioni partigiane, nel loro impiego operativo e come tramite delle direttive emanate dall'alto comando alleato, sorprende la scarsa attenzio-

⁹⁴ Cfr. C. Delzell, *L'O.S.S. americano e la resistenza armata italiana*, in AA. VV. *Missioni alleate e militari autonomi*, op. cit., p. 385.

⁹⁵ A. Materazzi, *Americani dell'O.S.S. e partigiani*, op. cit. p. 22.

ne prestata dalla storiografia italiana allo studio ed all'approfondimento dei rapporti militari tra forze armate/servizi segreti anglo-americani e Resistenza. Per non dire poi della totale mancanza di letteratura sul ruolo assolto in quel contesto del ricostituito SIM di Brindisi.

La rilevanza numerica delle missioni, in genere composte da un pugno di militari (se non da un paio di agenti) non deve trarre in inganno. Questi *team*, fin dalla fine del 1943 e poi per tutto il conflitto, ebbero la possibilità di richiedere, entro brevi lassi di tempo, la consegna quasi a domicilio di tonnellate di armi, munizioni, soldi, medicinali, capi di vestiario e generi di conforto, come sigarette, cioccolata ed altri prodotti, che nelle generali e drammatiche ristrettezze economiche dell'Italia occupata, rappresentavano una vera e propria manna piovuta ai partigiani dal cielo.

Eppure, lo ribadiamo, di tutto ciò non è restata alcuna traccia nelle ricostruzioni – in particolare una vera e propria espunzione, per usare ancora una volta l'espressione di Aga Rossi - è stata operata riguardo alle missioni condotte dagli italiani reclutati dai servizi di Agrifoglio. Si trattò, tuttavia, in molti casi di vicende coinvolgenti ed eroiche, in cui i contorni fra italiani-partigiani e italiani-militari si intersecano, si sovrappongono, si uniscono fino quasi al punto di confondersi. Nonostante ciò una storia, come tante altre racchiuse nei documenti dell'esercito americano e italiano, ancora poco indagata, quasi ignorata, ma che sarebbe tempo di rendere compatibile con la rappresentazione ufficiale e condivisa dell'identità nazionale.

L'ARMA DELLA "FRATERNIZZAZIONE" NELLA GRANDE GUERRA

Qualche riflessione sul caso del piccolo posto di
Val Camugara (Monte Cimone) Febbraio - Marzo 1918

Da una lettura anche superficiale della sterminata memorialistica della Grande Guerra emerge con chiarezza come, negli intervalli tra le azioni di maggior respiro, potessero realizzarsi tra le truppe al fronte tacite intese, finalizzate a ridurre il livello di asprezza del confronto e rendere più sopportabile l'esperienza quotidiana della trincea, con un atteggiamento che può ben qualificarsi con l'espressione "vivi e lascia vivere". Del resto in un conflitto di tal durata, che lungo tanta parte della linea di contatto ha visto gli avversari fronteggiarsi ininterrottamente alle minime distanze, era inevitabile che nei periodi di ridotta attività si avesse un allentarsi della tensione, e che un tale comportamento, con la tacita approvazione dei comandi in linea, fosse più probabile nei settori dove tutto si risolveva nell'assicurare l'integrità delle rispettive posizioni, in assenza di iniziative di rilievo dall'una o dall'altra parte. Gli occasionali interventi di fuoco dell'artiglieria, le fucilate sparate, soprattutto nelle ore notturne, contro bersagli invisibili e virtualmente impossibili da colpire, il pattugliamento condotto solitamente con il favore dell'oscurità del terreno frapposto fra le due linee e diretto più a verificare l'integrità dei propri reticolati che ad insidiare l'avversario, rientravano in uno schema generalizzato che poteva però essere sconvolto dall'azione dei cecchini, da bombardamenti d'artiglieria particolarmente intensi e mirati, da iniziative locali quali incursioni e colpi di mano, a volte affidate ad unità scelte fatte entrare in linea temporaneamente e solo per quello scopo. L'artiglieria, compatibilmente con la disponibilità di munizioni, e le cosiddette "operazioni di piccola guerra", generalmente invise ai soldati proprio perché destinate a turbare l'equilibrio del loro piccolo mondo, erano appunto lo strumento utilizzato dai comandi per mantenere sempre e comunque attivo il fronte ed impedire così, tra l'altro, il verificarsi di situazioni di tregua non dichiarata, nell'ambito delle quali potevano verificarsi episodi di "fraternizzazione", visti con sospetto crescente fin dai primi giorni di guerra. Data la natura dello strumento militare, fondato sulla mobilitazione, e considerato il prolungarsi del confronto, con il suo corollario di lutti e sofferenze, vi era infatti il radicato e non infondato timore che queste situazioni incidessero negativamente sulla tenuta morale delle truppe e sulla loro volontà di

combattere, con i rischi del caso qualora l'avversario fosse stato abile e pronto ad approfittarne.

Non è quindi un caso se la famosa "tregua di Natale" del 1914 sul fronte occidentale non si sia più ripetuta¹, e se allo stesso modo si siano progressivamente ridotti, fino a scomparire del tutto, i casi di momentanea sospensione delle ostilità, concordata localmente per consentire il recupero dei caduti e dei feriti rimasti nella terra di nessuno. Da un lato il progressivo inasprirsi del conflitto non lasciava più spazio a questo tipo di accordi, in chiara antitesi con la crescente demonizzazione dell'avversario, dall'altro il consolidarsi degli strumenti di repressione e l'inasprirsi del regime penale militare, conseguenza stessa delle dimensioni assunte dagli eserciti di leva e delle proporzioni immani del conflitto, comportavano rischi crescenti per quanti, nonostante tutto ed in maniera più o meno colpevole, avessero voluto stabilire un contatto con l'avversario. In casi del genere poteva infatti configurarsi l'accusa, gravissima, di intelligenza col nemico. Ad onta di tutto questo però, la vicinanza tra le opposte linee di trincee, che in alcuni tratti del fronte distavano non più di qualche decina di metri, favoriva contatti, involontari o meno, che non sempre gli ufficiali potevano o volevano impedire. Le invettive e gli sfottò, che erano l'abituale manifestazione di tali confronti verbali, potevano a volte tramutarsi in tentativi di dialogo mirati allo scambio di informazioni sulla comune esperienza della vita di trincea ed in qualche caso, per quanti provenivano da regioni di frontiera od avevano un passato di emigrante in Austria od in Germania, alla ricerca di notizie di amici e conoscenti dei quali non si sapeva nulla. Episodi del genere non erano infrequenti, almeno a giudicare dai racconti e dai diari dei soldati di fanteria, e si verificavano soprattutto di notte, durante i turni di vedetta o nel corso dei servizi di pattuglia nella terra di nessuno, quando gli ufficiali erano assenti e la sorveglianza si allentava, ed in quei settori montani del fronte dove i combattimenti erano meno intensi e frequenti, l'asprezza degli elementi era un avversario comune e la stagione invernale costringeva ad una sostanziale inattività per lunghi mesi, mentre il diradarsi del dispositivo e l'isolamento di numerosi presidi avanzati, spesso affidati a sottufficiali o graduati, determinavano un allentamento dei vincoli disciplinari a cui poteva facilmente accompagnarsi una diminuzione dello spirito combattivo. Era in queste condizioni che più facilmente potevano svilupparsi quei taciti accordi che miravano a garantire ad entrambi i contendenti condizioni di

¹ Bianchi B., *La follia e la fuga. Neurosi di guerra, diserzione e disobbedienza nell'Esercito Italiano (1915-1918)*, Bulzoni Ed., Roma, 2001, pp. 339-343. Durante le festività natalizie del 1914, in un vasto settore del fronte occidentale, da Ypres a Neue Chapelle, truppe inglesi e tedesche si incontrarono nella terra di nessuno per scambiarsi auguri, regali, sigarette, indirizzi e promesse di ritrovarsi dopo la guerra; si consumò insieme il pranzo di Natale. Si veda sull'argomento anche Jürgs M., *La piccola pace nella grande guerra. Fronte occidentale 1914: un natale senza armi*, Il Saggiatore Ed., Milano, 2005.

vita più accettabili ed a minimizzare le perdite. Nel limitare qualitativamente e quantitativamente l'attività più propriamente bellica si arrivava ad evitare di sparare sui soldati nemici impegnati fuori dai parapetti in lavori di rafforzamento delle trincee e dei reticolati, o sulle corvée che rifornivano le prime linee, quando erano costrette nel loro percorso ad esporsi alla vista ed al tiro. Senza esagerarne la frequenza e la portata, dal momento che ben più numerose sono le testimonianze di segno opposto, tregue d'armi continuarono dunque a verificarsi, trovando talvolta accondiscendenti gli ufficiali, come sia pure in misura di gran lunga inferiore, continuarono a verificarsi i ben più pericolosi, perchè passibili di immediata denuncia al tribunale militare, episodi di fraternizzazione che potevano concretizzarsi nello scambio di piccoli doni, sotto forma di alimenti, tabacco, sigarette ed altri generi di conforto ².

Il volume di E. Forcella e A. Monticone *Plotone di esecuzione. I processi della prima guerra mondiale*, riporta alcune sentenze contro militari italiani rei di rifiuto d'obbedienza, conversazione col nemico, agevolazioni colpose al nemico ed intelligenza col nemico allo scopo di tradire, in una casistica che copre un ampio ventaglio di situazioni, andando dalle comuni invocazioni alla pace, agli auguri reciproci per le festività natalizie, alla ricerca di informazioni su conoscenti rimasti in terra nemica, allo scambio di doni, più o meno spontanei, confermando nel contempo la distribuzione "geografica" del fenomeno:

"Il caporale di fanteria A.S. ebbe a confessare che in un giorno precisato ma circa la metà di dicembre 1916, avendo tre o quattro austriaci gridato dalla loro trincea: *pace*, egli pure rispose: *la vogliamo anche noi la pace*."

"La notte dal 24 al 25 dicembre scorso, fra i soldati italiani ed austriaci appostati nelle trincee fronteggianti sul monte Zebio ebbe luogo, qua e là, qualche scambio di auguri e di saluti. A un certo punto gli austriaci esposero un cartellone con scritto a grandi caratteri *Buon Natale* in lingua tedesca. Il caporale M.E. rispose gridando nella stessa lingua un ringraziamento ed un contraccambio. Una voce allora domandò dove fosse andato a finire un austriaco che era stato fatto prigioniero quello stesso giorno: il M. rispose che non lo sapeva."

"Durante i lavori di sgombero della neve, il caporal maggiore R.D. ebbe vaghezza di salire col caporale C.M. sopra le nostre trincee da dove si vedevano gli austriaci scoperti dalla cintola in su che spalavano neve. Gli austriaci rivolsero parole non comprese perché in tedesco, facendo cenni di saluto. Sopraggiunto il M.E. che fu in Germania a lavorare e là ebbe a

² Testimonianze importanti di casi di fraternizzazione provengono dai volumi di Salsa C., *Trincee. Confidenze di un fante*, Milano, 2005, p. 156; Remarque E. M., *Il nemico*, Milano, 1994, p. 11-18; Frescura A., *Diario di un imboscato*, Milano, 1981, p. 170.

fidanzarsi, iniziò una conversazione che portò ad una specie di intesa reciproca di non molestare i lavori. Di qui uno scambio di cortesie e di saluti tanto che dalla trincea nemica vennero successivamente gettate sigarette che vennero raccolte dal C.M. e ricambiate con pane. Un disertore austriaco, certo G.L., riferiva in un suo interrogatorio che il caporale M.E. aveva raccontato al caporale austriaco S. che aveva la fidanzata in Germania, pregandolo di scrivere per lui una lettera desiderando darle sue notizie. La lettera fu inviata ed il M.E. ebbe risposta e la lettera scritta in tedesco è in atti e porta pure in tedesco l'indirizzo del M.E.”

“Durante le giornate del 23 e 24 giugno 1917 militari del 140° Reggimento di Fanteria si erano messi in contatto con militari nemici, scambiando con essi parole e oggetti (pane, limoni, tabacco), e trattenendosi in cortesi conversazioni. (...) Verso le 10, mentre il sottotenente G.B. stava ispezionando la linea di osservazione, vide alla distanza di circa quaranta metri due militari, i quali, venendo dalla direzione delle linee nemiche, rientravano nella nostra trincea. I due soldati confessarono che si erano recati verso le linee nemiche chiamati da un soldato austriaco, ed a poca distanza da queste avevano depositato una pagnotta ritirando in compenso un involto con delle sigarette che detto militare nemico aveva lasciato”.³

Non mancarono, e sono testimoniate, manifestazioni ancora più gravi ai sensi del regolamento di disciplina, come incontri furtivi nella terra di nessuno ed addirittura scambi di visite in trincea. Di questi eventi, considerati atti di tradimento punibili con la fucilazione alla schiena, si trova qualche rara traccia nelle memorie di combattenti e reduci, scritte generalmente nel dopoguerra, ed anche nella documentazione ufficiale sono ben pochi gli accenni a casi di fraternizzazione col nemico, il che può spiegarsi sia con la loro eccezionalità, sia con la tendenza dei comandi inferiori a non riferire anche quei pochi che si verificavano per evitare inchieste che avrebbero infangato il buon nome del reparto e dei suoi comandanti. Era soprattutto dall'interrogatorio dei prigionieri che i comandi superiori venivano a sapere di fatti e situazioni che, in un primo tempo, erano associati a momenti particolari della vita al fronte, come le festività natalizie, od il frutto spontaneo della crescente stanchezza suscitata dal prolungarsi del conflitto:

“Dall'interrogatorio del prigioniero Gurrish Leopold, catturato il 14 febbraio a Monte Zebio, risulterebbe che fra le linee austriache e le italiane allo Zebio esiste una specie d'intesa tacita per recarsi il meno danno possibile. I soldati delle due parti si esporrebbero allo scoperto senza che si tiri su di loro. La notte di Natale, un capitano italiano, seguito da alcuni

³ Forcella E. – Monticone A., *Plotone di esecuzione. I processi della prima guerra mondiale*, Laterza Ed., Bari, 1998, pp. 100, 101, 102, 166.

soldati si incontrò con un capitano austriaco, pure seguito da soldati, trattenendosi a conversazione e brindando con vino e cognac. Soldati italiani ed austriaci si scambierebbero messaggi orali, riguardanti specialmente le speranze di una prossima pace" ⁴.

Con l'estate del 1917, in concomitanza con la più generale crisi morale che investe tutte le Nazioni in guerra e con il precipitare degli avvenimenti in Russia, queste manifestazioni sembrano però perdere il loro carattere spontaneo ed occasionale per rivestire connotati ben più temibili, dando ulteriore concretezza alle preoccupazioni dei comandi. Anche di questa progressiva trasformazione si possono cogliere segni evidenti nelle sentenze dei tribunali militari:

"Il B.S. il 22 luglio 1917, nell'intenzione di tradire, entrò in corrispondenza col nemico, con la possibilità di recar danno, scrivendo un biglietto con profferta in intelligenza e con propositi di diserzione al nemico servendosi, come mezzo di trasmissione, di un cane trovato sulle linee. Il messaggio scritto in lingua tedesca riportava: *Cari fratelli vi mandiamo questo biglietto e facciamo consapevoli che siamo stanchi di questa guerra, dovrebbe terminare una buona volta e se i nostri diplomatici non la vogliono terminare noi italiani verremo tutti da voi, prima che venga l'inverno. Fate il piacere di non tirare. Tanti saluti da noi italiani, addio.*"

I fatti più eclatanti avvennero nella seconda metà del 1917, quando le manifestazioni di protesta tra i soldati si moltiplicarono, trovando la loro radice nell'insofferenza per una guerra che appariva interminabile e negli echi della rivoluzione russa, che tante illusioni alimentava ed a cui faceva esplicito riferimento l'azione di propaganda condotta sul cosiddetto fronte interno, ma estesa anche alle truppe, dal partito socialista e da alcuni ambienti cattolici. La memorialistica, ma anche i documenti ufficiali, denunciano in questo periodo un diffuso stato di malessere, con manifestazioni eclatanti come l'ammutinamento nel luglio 1917 di reparti della Brigata *Catanzaro*, una unità che pure si era conquistata sul campo una ottima fama, e si soffermano su episodi clamorosi di resa in massa, come il caso dei tre reggimenti che si sarebbero arresi senza combattere a Flondar, sul Carso, il 4 giugno 1917, episodio che all'epoca scatenò l'ira di Cadorna anche se in seguito sarebbe stato ridimensionato nelle motivazioni se non nella portata ⁵. Casi di mancata resistenza e sbandamento si ebbero poi, come è noto, nei giorni di Caporetto, quando, con il dilagare

⁴ Cappellano F., *L'imperial regio Esercito austro-ungarico sul fronte italiano 1915-1918. Dai documenti del servizio informazioni dell'Esercito Italiano*, Museo Storico Italiano della Guerra, Rovereto (TN), 2002, p. 189.

⁵ Sull'episodio di Flondar si vedano in particolare Primicerj G., *1917 Lubiana o Trieste? Le ultime "spallate" di Cadorna viste dall'altra parte*, Mursia Ed., Milano, 1986, pp. 127-136, e Faldella E., *La Grande Guerra*, Vol. I, *Le battaglie dell'Isonzo (1915-1917)*, Longanesi & C. Ed., Milano, 1978, pp. 287-289.

del panico e dello sconcerto suscitati da una situazione tattica inattesa, si diffuse in alcune unità l'illusione che fosse possibile fraternizzare davvero con un nemico ispirato da identici sentimenti e che pertanto, cedendo le armi, si sarebbe accelerato l'avvento della pace ⁶.

In questa situazione, in contemporanea con gli sforzi tesi a stabilizzare il fronte tra il Piave ed il Grappa, furono emanate norme severissime per evitare ogni forma di intesa col nemico. Oltre all'incremento delle pene per i colpevoli, inclusi quanti fossero stati sorpresi in possesso di volantini di propaganda nemici, alcuni dei quali stampati sotto forma di veri e propri lasciapassare per favorire la diserzione, si resero più frequenti le ispezioni in prima linea degli ufficiali e si intensificò al tempo stesso un'attività di propaganda tesa ad alimentare lo spirito combattivo delle truppe e l'odio verso il nemico.

In chiave offensiva i servizi di informazione ricorsero a loro volta in misura massiccia allo strumento della propaganda percorrendo strade diverse da quelle scelte dall'avversario. La particolare situazione dell'ultimo anno di guerra poneva all'attenzione nuovi aspetti dello scontro titanico in atto, e fra questi il problema non secondario delle nazionalità, su cui l'Intesa si proponeva di far leva per scuotere dalle fondamenta l'edificio dell'impero asburgico. Se l'esercito al fronte sembrava mantenersi saldo, all'interno della monarchia danubiana i contrasti tra i vari popoli si facevano sempre più forti e generalmente diffusa era ormai l'insofferenza per il predominio dell'elemento tedesco e di quello magiario. Tutto ciò apriva grandi opportunità per un'azione di guerra psicologica in cui rientravano sia l'appoggio alle aspirazioni irredentiste, con il riconoscimento dato a governi in esilio e la formazione di legioni di volontari reclutati tra i prigionieri di nazionalità ceco-slovacca ed in misura minore rumena, sia il massiccio ricorso all'arma della propaganda. Nell'aprile 1918 presso l'Ufficio Stampa e Propaganda del Comando Supremo, che già aveva visto crescere compiti ed organici in relazione all'azione da svolgere sulle proprie truppe, venne insediata la Commissione Centrale Interalleata per la Propaganda sul Nemico. Presieduta dallo stesso capufficio, colonnello Camillo Grossi, comprendeva un commissario italiano, il maggiore Ugo Ogetti, giornalista e scrittore di talento, un ufficiale francese, uno britannico, uno serbo ed uno statunitense. Il suo compito era quello di indirizzare l'azione di propaganda fissando i contenuti dei messaggi, i tempi per la loro diffusione, le zone, o le unità, da raggiungere, ed a questo scopo si giovava della consulenza di delegati, militari e civili, dei comitati delle diverse nazionalità soggette all'impero asburgico. I temi dominanti, di carattere sociale e politico, erano la liberazione dei popoli oppressi, il predominio

⁶ Paloni L., *Storie giudiziarie della grande guerra*, Bonanno Ed., Roma, 2005, p. 288. E' documentato che i comandi italiani temevano manifestazioni collettive di pacifismo tra i soldati nei giorni di Natale e di Pasqua.

tedesco, la carestia, l'andamento negativo della guerra, le delusioni seguite alle vittorie sul fronte orientale. All'epoca il solo veicolo utilizzabile per un'azione di propaganda era la carta stampata e l'unico modo per diffondere un qualunque messaggio ad una qualche distanza oltre le linee era il lancio di manifestini e giornali da bordo di mezzi aerei ⁷. Il 1° giugno 1918 il Comando Superiore di Aeronautica, con il foglio n. 743 R. Op., si rivolse così al Comando Aeronautica a Disposizione, da cui dipendevano le squadriglie da bombardamento, al Comando Cantieri Dirigibili ed ai comandi aeronautica d'armata per informarli del fatto che il Sottocapo di Stato Maggiore, tenente generale Pietro Badoglio, attribuiva una grande importanza, soprattutto in quei giorni, al lancio diurno e notturno di manifestini di propaganda sulle truppe nemiche ⁸. Nel sottolineare che queste operazioni erano da ritenersi addirittura prioritarie rispetto alle azioni di bombardamento, veniva chiesto di sottolinearne la valenza agli equipaggi, nelle particolari condizioni dell'esercito avversario, *"a cui giunge la ripercussione delle violente lotte politiche interne dalle quali è scosso l'Impero A.U."*.

Per un'azione più diretta ed immediata sui reparti in linea si ricorse invece alle cosiddette pattuglie di contatto, organizzate dagli uffici informazioni d'armata e composte in larga misura da elementi reclutati tra i prigionieri di guerra ed i disertori cechi, slovacchi, romeni e jugoslavi. Inviato nottetempo verso le posizioni avversarie, queste pattuglie dovevano entrare in contatto con le vedette ed i presidi dei posti avanzati, inducendoli a disertare con regali e lusinghe di buon trattamento, ma soprattutto con il richiamo al tema della libertà e dell'indipendenza della comune patria d'origine.

Se gli italiani poterono far leva, e con un certo successo, sul sentimento patriottico dei soldati appartenenti alle varie nazionalità componenti la Duplice Monarchia, gli austro-ungarici puntarono sui temi della pace e dell'inutilità della guerra, cercando poi di sfruttare al meglio l'eco degli avvenimenti sul fronte orientale. Su queste basi organizzarono, a loro volta, a partire già dal 1917, unità speciali di avvicinamento con il compito di entrare in relazione con i reparti italiani di prima linea attraverso lo scambio di oggetti e di viveri, di raccogliere dati sulla loro forza e sulla loro organizzazione difensiva, di indurre alla diserzione e di eccitare l'astio dei soldati contro gli ufficiali con il fine ultimo di causare rivolte ed ammutinamenti ⁹: *"Il nemico tenta con insistenza sulla nostra fronte una forma di propaganda pacifista già usata con ottimi risultati sulla fronte russa. Suoi militari, che*

⁷ Dal 15 maggio al 1° novembre 1918 vennero diffusi, principalmente da velivoli e dirigibili per quanto riguarda le retrovie, ma anche con l'impiego di razzi e granate inerti come pure ad opera di pattuglie per quanto riguarda le prime linee, 643 tipi di manifestini, per un totale di 59.912.000 copie, e 9.391.500 copie di giornali stampati in quattro lingue.

⁸ Di Martino B., *I dirigibili italiani nella Grande Guerra*, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Roma, 2005, pp. 118-119, nonché dati relativi alle missioni delle singole aeronavi.

⁹ Cappellano F., *L'imperial regio Esercito austro-ungarico sul fronte italiano 1915-1918*, cit., p. 188.

parlano bene l'italiano, cercano di raggiungere furtivamente i nostri posti avanzati e stabilire relazioni coi nostri soldati e graduati, tentando di ottenere una vera e propria fraternizzazione con incitamento alla diserzione ed alla ribellione. Tali militari, abilissimi, se catturati subito, si annunciano disertori; se scoperti in seguito, si fanno passare per tali, se possibile con la tacita acquiescenza dei militari nostri coi quali sono entrati in relazione."

Nel clima seguito all'autunno 1917, e nella diversa situazione che il ripiegamento dalle posizioni dell'Isonzo aveva determinato, questi tentativi ebbero un successo limitato ed un peso di gran lunga inferiore a quello dell'analoga azione svolta dall'Intesa, ma furono comunque seguiti con attenzione dal Comando Supremo, a riprova del fatto che il problema era reale. Nella tarda primavera del 1918 le informazioni disponibili segnalavano l'esistenza presso le brigate austro-ungariche di prima linea di un nucleo composto da un ufficiale, un cadetto, un sottufficiale e sei soldati, accomunati da una buona conoscenza della lingua italiana, con il compito di stabilire un contatto amichevole con gli avamposti italiani, guadagnandosene la fiducia e la simpatia attraverso l'offerta di tabacco, giornali ed altri piccoli doni per poi approfittare del clima così creato per propagandare idee bolsceviche nell'intento di minare la disciplina e la volontà di combattere ¹⁰. Negli intendimenti dei comandi italiani, preoccupati del carattere potenzialmente devastante di una propaganda ispirata ai temi del bolscevismo, la risposta avrebbe dovuto essere data con le bombe a mano e le fucilate, fermo restando che per simili atti di familiarità col nemico era prevista, secondo l'articolo 98 del codice penale militare, la pena di morte mediante fucilazione al petto ¹¹.

In questo contesto l'episodio più noto di fraternizzazione, ed anche il solo di cui si abbia sufficiente documentazione, si verificò sul finire dell'inverno 1918 in Val d'Astico ed interessò un posto avanzato della Brigata *Catanzaro*, un'unità già duramente provata sul Carso e sull'Altopiano di Asiago, i cui due reggimenti erano decorati al valor militare, ed il 141° con la ricompensa più alta, ma nota anche per i tragici fatti di Santa Maria la Longa del luglio 1917, unico grave atto di ammutinamento nell'Esercito Italiano durante la Grande Guerra ¹². Dall'ottobre 1917 la *Catanzaro* face-

¹⁰ Si veda in proposito Martines L., *Propaganda sovversiva e contro-propaganda nazionale all'interno della Regia Marina dal primo conflitto mondiale al fascismo. Parte prima: la propaganda nel primo conflitto mondiale*, Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina, anno XX, marzo 2006, pp.205-208.

¹¹ Comando Supremo, *Atti di familiarità con il nemico*, n. 15680 Riservato del 20 maggio 1918. Già in precedenza la circolare n. 7065 del Comando Supremo in data 19 maggio 1916 aveva vietato "rigorosa-mente a chiunque, per qualsiasi motivo, di parlare o di corrispondere per qualsiasi motivo coll'avversario".

¹² La sanguinosa rivolta scoppiata nelle file del 141° e 142° Reggimento di Fanteria a Santa Maria la Longa nella notte tra il 15 ed il 16 luglio 1917 portò alla fucilazione di 28 soldati, in parte scelti con il procedimento della "decimazione" mentre altri nove, insieme con due ufficiali, rimasero uccisi nel corso dell'ammutinamento. Su questa vicenda, e più in generale sulle vicende della Brigata *Catanzaro*, si veda in particolare Di Martino B., *La Guerra della Fanteria 1915-1918*, Ed. Gino Rossato, Valdarno, 2002.

va parte della 9^a Divisione, inquadrata a sua volta nel X Corpo d'Armata della 1^a Armata, e presidiava a rotazione con i suoi due reggimenti, 141° e 142°, il tratto di fronte allo sbocco della Val d'Astico, a monte di Arsiero, in corrispondenza della cosiddetta "linea avanzata di resistenza". Questa, nel settore di competenza del X Corpo d'Armata, partendo dal Monte Gamonda in Val Posina toccava Zovari, Monte dei Calgari, Monte Sogli Bianchi, Cà della Forcella, Bugni e, dopo aver attraversato Bocchetta Vangelisti, per Malga Pierini saliva alla Quota Neutra davanti a Monte Cimone, per poi arrivare al Redentore e di qui al Costone Bombasin, a Villa Rossi ed ai Ronchi Alti. Davanti aveva la "linea di osservazione", con lo sbarramento avanzato di fondo Val d'Astico, da Tartura a Torre Alta, e gli avamposti di Forte Case Ratti, Barcarola e Val Cantilia. Lungo le falde orientali del Monte Cimone e dell'Altipiano di Tonezza, a copertura di sconosciuti solchi vallivi che per quanto malagevoli potevano costituire altrettante vie d'avvicinamento, si sviluppavano quasi perpendicolarmente alle linee di fondovalle le posizioni del "settore Valli", solitamente affidato ad un battaglione che schierava in ognuno dei due sottosettori, Val Valezza – Val Camugara e Val Camugara – Val Tezze – Val Orsa, una compagnia fucilieri rinforzata da una sezione mitragliatrici.

Verso la metà di marzo il comandante di battaglione a cui era affidato in quel periodo il "settore Valli" ebbe i primi sospetti vedendo alcuni dei suoi uomini fumare sigarette austriache e nel giro di pochi giorni i sospetti si tramutarono in certezze. Come risulta dalla relazione del comando della 9^a Divisione, trasmessa dal X Corpo d'Armata al comando d'armata¹³, il 19 marzo dal comando del 141° Reggimento Fanteria, all'epoca tenuto dal colonnello Luigi Zunini, era stato segnalato che da qualche tempo l'avversario era solito gettare volantini e giornali nei pressi della piccola guardia n.13 di Val Camugara, un avamposto abbarbicato in contropendenza tra le rocce e dominato dalle sovrastanti posizioni austro-ungariche, nei confronti delle quali poteva sviluppare al più un'azione di sorveglianza avanzata e costituire la base di partenza per qualche improbabile colpo di mano. Come prescrivevano le direttive in vigore, il materiale propagandistico veniva puntualmente consegnato ai superiori, ma il ripetersi di questi fatti aveva inevitabilmente attirato l'attenzione. Quando perciò tra il 12 ed il 13 marzo, oltre ai giornali erano stati gettati zucchero e sigarette, il fatto che questi generi di conforto, a differenza del materiale di propaganda, fossero stati tratti dal sottufficiale al comando del piccolo posto e da questi distribuiti ai suoi uomini, era stato immediatamente scoperto dal comandante di battaglione, proprio dal particolare delle sigarette. Messo alle strette il ser-

¹³ Comando X Corpo d'Armata, Stato Maggiore, *Mancanza commessa dal piccolo posto di Val Camugara*, n. 1225 Op. Riservatissimo Personale del 25 marzo 1918, AUSSME, Rep. E-2, Racc. 88, *Fraternizzazione Val d'Astico*.

gente Pasquale Parisi aveva ammesso di aver trattenuto il contenuto del sacco, negando che ciò si inserisse in un quadro di intese più ampio ma venendo in proposito smentito dai suoi sottoposti, dalle dichiarazioni dei quali era invece venuta la conferma del protrarsi nel tempo di un tal genere di contatti, e della attiva partecipazione del sottufficiale. Deferito Parisi al tribunale militare e sanzionato disciplinarmente il suo diretto superiore, sottotenente Colaleo, che aveva mancato di esercitare la dovuta sorveglianza sui suoi uomini, il comandante di battaglione aveva provveduto a dare il cambio alla compagnia in linea, cercando nel contempo di appurare quanto esteso fosse il fenomeno. Al riguardo non aveva dovuto aspettare a lungo. Nonostante l'ordine di rispondere aggressivamente a qualunque tentativo di approccio, nulla era successo quando alcuni elementi avversari erano tornati ad avvicinarsi in modo palese al piccolo posto n. 14. Chiamato a rispondere dell'accaduto, l'ufficiale di turno, sottotenente Vincenzo Germanò, aveva ammesso di essere a conoscenza della particolare situazione che si era creata su quel tratto di fronte, aggiungendo la sua intenzione di sfruttarla per approfondire la conoscenza della sistemazione difensiva avversaria e poter così impostare e condurre a buon fine un ipotetico colpo di mano. Una tale giustificazione non era stata però accettata dai suoi superiori, e questo non solo perché l'ufficiale non aveva fatto parola con alcuno di quanto accadeva su quel tratto di fronte, come dimostrava la circostanza che gli altri ufficiali ne erano all'oscuro, ma anche in considerazione del modo in cui, verso la fine di febbraio, ne era venuto a conoscenza: uscito un giorno di pattuglia con il sergente Parisi, era stato da questi guidato verso le linee avversarie, dove i due erano stati sorpresi da un gruppo di soldati al comando di un sottufficiale. La logica conclusione di una simile avventura avrebbe dovuto essere, nella migliore delle ipotesi, il campo di prigionia, invece ne era seguito uno scambio di battute, in lingua italiana, durante il quale il sottufficiale austro-ungarico si era addirittura offerto di chiamare un ufficiale, evidentemente per "approfondire" la conoscenza a premessa di possibili futuri sviluppi. Al rifiuto di Germanò i due erano stati lasciati liberi di allontanarsi e di rientrare nelle linee italiane, ma l'atmosfera surreale del colloquio, e l'apparente domestichezza dei suoi interlocutori con un tal genere di situazione, lo avevano convinto *"che vi fossero intelligenze per vivere quieti e sicuri"*.

La chiave di lettura era esatta, i piccoli posti del settore Valli ponevano i loro occupanti in una situazione di assoluta soggezione nei confronti di un avversario attestato ovunque su posizioni più favorevoli e ciò poteva facilmente incoraggiare la ricerca di un qualche espediente per rendere la permanenza più tollerabile. In questo caso si era però andati ben oltre la tacita intesa del "vivi e lascia vivere". Da tempo infatti si era instaurato un vero e proprio dialogo che si concretizzava nello scambio di pane e pasta da parte italiana contro sigarette e zucchero da parte austro-ungarica, con

un passaggio di mano che avveniva tra i reticolati, davanti alle piccole guardie n. 13 e n. 14, non appena un fischio segnalava che l'ufficiale di turno si era allontanato. Addirittura, per alimentare questo baratto, era invalsa l'abitudine di ritirare ai soldati una mezza pagnotta a testa, cosa a cui provvedevano alcuni caporali, ed un tale andazzo era diventato oggetto di tacito passaggio di consegne, prolungandosi per diverse settimane. Venutone a conoscenza Germanò avrebbe potuto porvi fine ma non lo aveva fatto, e quali che fossero le sue motivazioni, il comandante di divisione, maggior generale Francesco Bertolini, giudicò un tale comportamento una colpa gravissima, dal momento che *"l'ufficiale sapeva della proibizione assoluta di comunicare col nemico"*.

Forse il malaccorto ufficiale agì davvero in buona fede, e forse non c'era nemmeno negli altri protagonisti da parte italiana l'intenzione di disertare o tradire, ma quanto si verificava in Val Camugara rappresentava comunque una falla nel dispositivo di sicurezza del Regio Esercito e per quella via poteva svilupparsi una temibile attività di propaganda. Pronta e decisa fu quindi la reazione del comandante di battaglione. Certo ormai che si era in presenza di un caso di intelligenza col nemico, dopo aver nuovamente sostituito il personale dei distaccamenti avanzati, la mattina del 21 marzo, organizzò e diresse di persona un'imboscata che portò alla cattura di un caporale e due soldati viennesi, presentatisi ai reticolati alle 7, l'ora che rappresentava ormai una sorta di appuntamento convenuto ¹⁴.

Questo è quanto risulta dalla documentazione rinvenuta presso l'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito, ma nel racconto rimangono alcuni punti oscuri, soprattutto in merito alla sua conclusione, ed è in particolare poco plausibile in questa fase l'apparente latitanza dell'Ufficio Informazioni dell'armata, tanto più se si considerano la personalità dinamica ed il temperamento del suo capo, il colonnello Tullio Marchetti. L'ufficio ebbe infatti un ruolo e tutt'altro secondario, come riferisce lo stesso Marchetti nelle sue memorie, citando esplicitamente e con dovizia di particolari l'episodio di Val Camugara ¹⁵. Dal suo racconto si ha

¹⁴ Nel diario storico reggimentale non c'è traccia dell'episodio ma alla data del 21 marzo, e con riferimento alla notte appena trascorsa, vi figura lo stringato resoconto di un presunto tentativo di colpo di mano proprio ai danni del piccolo posto n.14: *"Una forte pattuglia austriaca assaliva con bombe a mano e con fuoco di una mitragliatrice portata a spalla, il nostro piccolo posto N°14 di Val Camugara. I nostri resistono valorosamente e dopo breve vivace lotta respingono il nemico"*. Una tale iniziativa, assolutamente non in linea con uno schema di comportamento che avrebbe dovuto essere finalizzato a mantenere quel tratto di fronte il più tranquillo possibile, appare inspiegabile. Si può ipotizzare che si sia trattato di un falso allarme, forse amplificato ad arte proprio dagli occupanti del piccolo posto nel tentativo di allontanare i sospetti o, come è più probabile considerate le misure adottate dal comandante di battaglione, di una ricostruzione volutamente parziale dell'imboscata tesa alla pattuglia di contatto austro-ungarica, imboscata alla quale può essere seguito un breve scontro a fuoco con un probabile nucleo di sostegno.

¹⁵ Marchetti T., *Ventotto anni nel Servizio Informazioni Militari*, Museo Trentino del Risorgimento e della Lotta per la Libertà, Trento, 1960, pp. 302-303. Il racconto di Marchetti, nel descrivere l'operato

inoltre la conferma dell'attenzione con cui venivano seguite le iniziative dell'avversario sul terreno della propaganda ed al tempo stesso del carattere occasionale dell'episodio, dal momento che anche Marchetti ne parla come di un fatto quasi isolato, sicuramente surclassato in termini qualitativi e quantitativi dall'analoga azione delle pattuglie di contatto italiane, azione che, sfruttando il tema delle "nazionalità oppresse", proprio nella primavera del 1918 era destinata ad avere un prepotente sviluppo. Avuta notizia dei rapporti che si erano instaurati in quel settore, rapporti che si traducevano per il momento *"in incitamenti a non compiere atti guerreschi, in inviti a disertare, ad affratellarsi, spillando nel contempo informazioni militari nostre"*, Marchetti inviò in zona un drappello di carabinieri comandati da un ufficiale del "Servizio P" dell'armata che, travestiti da fanti, diedero il cambio al presidio del piccolo posto, dimostrandosi disposti a continuare ed anzi intensificare quel genere di rapporto fino ad attirare in una trappola i tre propagandisti ¹⁶.

Il racconto collima solo in parte con le relazioni ufficiali, che tra l'altro, probabilmente per comprensibili motivi di riservatezza, non menzionano lo stratagemma dei carabinieri travestiti e, con l'accento a prolungati contatti finalizzati a far maturare un clima di crescente fiducia, lascia anche il dubbio che la sostituzione sia avvenuta ben prima del 20 marzo. Quel che è certo è quanto emerse dagli interrogatori dei prigionieri, condotti da personale dello stesso Ufficio Informazioni. Fu infatti accertato senza ombra di dubbio come fosse effettivamente loro compito prendere contatto con

dell'ufficiale a cui aveva affidato il compito di tendere la trappola, fa nascere anche il dubbio che questi ed il sottotenente Germanò possano essere in effetti la stessa persona, ovviamente accettando l'ipotesi che i carabinieri siano stati immessi in linea ben prima del 20 marzo, un fatto che però non trova riscontro nella documentazione ufficiale. Questo comunque è il passo cruciale del suo racconto: *"Vollì troncàre la trama. Con la dovuta cautela destinai in Val Camugara, quali complementi, nove fanti travestiti, cioè il sottotenente Soncelli coi suoi otto carabinieri, che, dopo qualche giorno, andarono a dare il cambio alla piccola guardia presa di mira dagli austriaci... Dopo simulate tergiversazioni, il Soncelli aderì all'invito di raggiungere di notte le linee nemiche. Con sangue freddo ammirevole, fece, dopo la prima, altre visite al di là, anche assieme ad alcuni dei suoi e si fece persino fotografare (di giorno) assieme ai componenti il posto austriaco. Poi pazientemente seppe indurre gli austriaci a restituire la visita. Essi abboccarono ed un mattino tre di loro penetrarono nella nostra piccola guardia. Di sorpresa vennero catturati, senza colpo ferire"*. Il dubbio sembra legittimo, a giudicare dalle discrepanze tra le due versioni, ma forse la chiave di tutto è nell'espressione *"con la dovuta cautela"*, quanto mai appropriata per indicare la segretezza dovuta ad un'operazione tanto delicata.

¹⁶ Il "Servizio P", organizzato nell'ambito dell'Ufficio Informazioni, era una struttura attivata nel 1918 presso tutte le armate con compiti di propaganda assistenza e vigilanza, finalizzata a consolidare il morale delle truppe ed a combattere la propaganda disfattista ed antibellica con un'azione che doveva essere non solo di sorveglianza ma anche di rimozione, per quanto possibile, delle cause di malcontento (si veda in proposito Gatti G.L., *Dopo Caporetto. Gli ufficiali P nella Grande Guerra: propaganda, assistenza, vigilanza*, Libreria Editrice Goriziana, Gorizia, 2000). Presso la 1^a Armata era stato affidato da Marchetti al capitano Gaetano Casoni, chiamando a farne parte, per la funzione vigilanza, anche alcuni dei suoi più vecchi collaboratori, come il sottotenente dei carabinieri Aldo Soncelli che, nel grado di maresciallo, aveva già svolto per lo stesso Marchetti un delicato incarico informativo nel settore dello Stelvio (Marchetti T., op. cit., pp. 114-115 e pp. 298 - 301).

gli avamposti italiani e stabilire con questi un rapporto cordiale ed amichevole, allo scopo di sviluppare un'azione informativa e soprattutto di propaganda pacifista e disfattista, facendo bene attenzione a che nessun atto ostile venisse a turbare questo clima. Da ciò l'ordine tassativo per le truppe del settore di non tentare di prendere prigionieri e di non far fuoco nemmeno nel caso si presentassero circostanze particolarmente favorevoli, mentre al contrario si doveva incoraggiare al massimo ogni tentativo di fraternizzazione, al punto da favorire lo scambio di visite nelle rispettive posizioni. Ciò spiega l'episodio di cui era stato protagonista il sottotenente Germanò, episodio che era stato certo preceduto da altri simili. I tre prigionieri, appartenenti al *Nachrichtendetachment* (pattuglia informatore) del I Battaglione del Reggimento Tiratori Volontari della Carinzia¹⁷, confessarono di essersi incontrati una ventina di volte con soldati italiani e nelle tasche di uno di loro fu trovata una fotografia che confermava la natura di questi incontri ed addirittura il fatto che non erano stati limitati alla terra di nessuno, portando ora gli uni ora gli altri nelle trincee ed addirittura nelle baracche dell'avversario. L'eccezionale testimonianza fotografica, conservata in originale nell'archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, ritrae infatti soldati italiani ed austro-ungarici amichevolmente in posa, in un punto non precisato ma che i prigionieri, ricostruendo l'accaduto, dichiararono essere all'interno delle linee austro-ungariche. Questo documento, forse unico nel suo genere, insieme con la relazione prodotta dalla 9ª Divisione è allegato al già citato foglio del X Corpo d'Armata, indirizzato al comando della 1ª Armata e da questo tempestivamente trasmesso al Comando Supremo insieme con due fogli dell'Ufficio Informazioni dell'armata, entrambi datati 26 marzo e contenenti l'uno il verbale dell'interrogatorio, l'altro un *Promemoria circa l'opera di propaganda pacifista svolta dalle truppe austro-ungariche in zona Cimone* che, nell'inquadrare l'accaduto in un contesto più generale di azione organizzata, ne sottolineava la pericolosità e di conseguenza la responsabilità di quanti vi erano stati coinvolti¹⁸.

"Vennero catturati il mattino del 21 marzo 1918 in fondo Val Camugara, mentre portavano in un punto convenuto, posto fra due piccole guardie nostre, un fascio di manifesti sovversivi. Da interrogatorio indi-

¹⁷ Si trattava di un reggimento costituito nell'estate del 1915 con gli uomini più validi dei quattro reggimenti di volontari carinziani formati nel maggio 1915. Sino all'ottobre 1917 questa unità, *Kärntner Freiwillige Schützenregiment*, inquadrata nella 59ª Brigata da Montagna, diventata nel 1918 159ª Brigata di Fanteria, fu impiegata in Carnia per poi essere schierata sul Monte Cimone e concludere quindi la sua vicenda di guerra nel settore dello Stelvio (si veda in proposito Acerbi E., *Le truppe da montagna dell'esercito austro-ungarico nella Grande guerra 1914-1918*, Gino Rossato Ed., Valdagno, 1991, pag. 160).

¹⁸ Comando 1ª Armata, Stato Maggiore, *Tentativi di fraternizzazione sorpresi in zona M. Cimone fra un piccolo posto nostro e un reparto speciale nemico*, n. 23022 Op. del 27 marzo 1918, AUSSME, Rep. E-2, Racc. 88, *Fraternizzazione Val d'Astico*.

retto risulta che l'attività propagandistica nella zona del Cimone data dal febbraio 1918 e che le pattuglie austriache s'abboccarono una ventina di volte coi nostri soldati. Il Wagner venne alle nostre linee 4 o 5 volte. Il caporale Stuhl circa 10 volte e lo Jercowitz 15 volte e più. Ad ogni incontro venivano scambiati tabacco e manifestini sovversivi da parte austriaca; da parte nostra invece cibarie, che erano alle volte sufficienti a riempire degli ampi sacchi alpini, e constavano di pane ed intere gavette di pasta cotta. La fraternizzazione giunse a tal punto da permettere alle pattuglie austriache di entrare qualche volta in nostre baracche dove s'intrattenevano coi nostri soldati su questioni militari di carattere informativo e disfattista. Riuscì perfino al caporale Taba del nucleo di propaganda di attirare da una piccola guardia nelle linee austriache, in pieno giorno, un nostro caporale e due soldati del 141° Reggimento Fanteria, che vennero cordialmente accolti dal sottotenente Schiller, comandante il reparto, che offrì loro del liquore, s'intrattenne a lungo con essi, li fece fotografare (la fotografia venne rinvenuta addosso ad uno dei prigionieri) e li rinviò quindi alle proprie linee. V'era ordine di non prendere prigioniero nessun italiano, di trattarli cordialmente agli abboccamenti e di non sparare quando ne scorressero qualcuno. Prigionieri si sarebbero potuti fare soltanto in qualche azione e ciò per non mettere sull'attenti il comando italiano. Ai soli componenti le "pattuglie informatori" era permesso di entrare nella baracca occupata dal "nucleo di propaganda", che era assai bene informato circa le condizioni militari e l'organizzazione dell'Esercito Italiano. Alcune settimane addietro era stato ventilato il progetto di un attacco in Valle d'Astico, per l'attuazione del quale erano già stati fatti affluire dei reparti. Venne però tralasciato nella speranza che il buon andamento dell'opera di propaganda facilitasse il compito e fornisse la possibilità di un successo in grande stile. La propaganda viene esercitata su moltissimi tratti della fronte, sconosciuti però ai prigionieri. Sentirono difatti dire che buoni risultati erano stati ottenuti in regione Pasubio e specialmente sull'Altopiano dei Sette Comuni."

Nel verbale di interrogatorio, oltre ad informazioni piuttosto dettagliate sul reggimento dei volontari carinziani, all'epoca articolato su tre battaglioni, composti da elementi originari della Carinzia integrati da pochi viennesi e schierati dal mese di dicembre sulle posizioni tra la testata della valle di Rio Freddo ed il Monte Cimone, figura una lucida analisi del ruolo di questi nuclei di propaganda, organizzati dai comandi austro-ungarici con l'intento di replicare sul fronte italiano i risultati già ottenuti sul fronte russo:

"Conscio degli effetti poderosi ottenuti sul fronte russo a mezzo della propaganda pacifista ben organizzata e condotta con metodo e costanza fra le truppe nemiche di prima linea, il comando austriaco tenta di fare altrettanto sulla nostra fronte. Vennero a tale scopo istituiti dei nuclei di

propaganda (*Propaganda stellen*) comandati da un ufficiale e dotati di personale (possibilmente sergenti e graduati) intelligente e a conoscenza della lingua italiana, dipendenti da un ufficio posto presso il Comando di Armata. Detti nuclei hanno il compito precipuo di trovare il contatto orale col nemico per indurre questi ad una specie di tregua che permetta alle due parti scambi di parole, di manifestini, di commestibili, di tabacco, per fraternizzare poi in modo più completo, potersi avvicinare a pochi passi dalle vedette, assumere informazioni di carattere militare ed infine entrare nelle linee nemiche per preparare così la defezione effettiva da parte di nuclei, che al momento critico passeranno dalla loro parte, o col rimaner passivi faciliteranno quel primo successo che può portare ad una grande vittoria.

L'ufficiale comandante il nucleo propagandista riferisce i risultati dell'opera svolta al comando superiore il quale decide poi dell'opportunità e della misura dello sfruttamento.

Sul Cimone esiste appunto uno di questi organi di propaganda il quale spinge la sua attività fino al Pasubio. È composto dal S.Ten. Schiller di Klagenfurt, del sergente Cernato carinziano, dei caporali Taba e Famberger, del soldato Aritsch e di altri, complessivamente una dozzina di uomini, tutti a perfetta conoscenza della lingua italiana. Ha sede in una baracca sul Cimone, nella quale possono entrare solamente gli addetti, e dove vengono conservate gelosamente le notizie raccolte presso il nemico, tutti i manifestini sovversivi ed i giornali che attraverso la Svizzera giungono dai paesi nemici.

Le *Nachtrichtendetachment* (pattuglie informatori) d'ogni btg., forti di 9 a 12 uomini, sono messe a disposizione del nucleo propagandista per coadiuvarlo nel lavoro e nella trasmissione di foglietti volanti e di generi alimentari col nemico, nei punti dove questo ha ceduto alle lusinghe ed alle promesse."

Sul Cimone il processo di penetrazione si era sviluppato fin quasi alle sue estreme conseguenze, il che accentuava inevitabilmente la gravità della mancanza commessa dai protagonisti della vicenda, tutti deferiti, ufficiale, sottufficiale e componenti dei piccoli posti n.13 e n.14, al tribunale militare. L'inchiesta preliminare aveva fra l'altro accertato che i reparti che si succedevano nel presidio di quelle posizioni erano soliti passarsi le informazioni sulle modalità di comunicazione col nemico, quasi si trattasse di una regolare consegna, ovviamente all'insaputa degli ufficiali. Così, mentre quanto accadeva avveniva sotto il pieno controllo dai comandi austro-ungarici, era invece del tutto ignorato da quelli italiani. Il fatto poi che quegli avamposti fossero in una situazione quanto mai precaria dal punto di vista tattico, quasi alla mercé dell'avversario, se non poteva essere una scusante lasciava però supporre che questo comportamento durasse da parecchio tempo.

Il libro di Bruna Bianchi *La follia e la fuga* nel citare il processo a cui furono sottoposti un ufficiale, 8 graduati e 14 soldati, ne ricorda anche la sentenza, quanto mai mite, emessa dal tribunale militare speciale del X Corpo d'Armata il 20 aprile 1918. Il procedimento si concluse infatti con l'assoluzione del sottotenente Vincenzo Germanò e la condanna di 13 tra soldati e graduati a pene detentive fino ad un massimo di 10 anni di reclusione militare. Durante il dibattimento si ebbe la conferma del fatto che quotidianamente i soldati avevano scambiato metà della loro razione di pane con zucchero e tabacco, mentre il tempo stabilito per il servizio di pattuglia era trascorso con i nemici. Significativamente l'ufficiale sotto processo dichiarò che, nonostante tutto, la linea era sicurissima sia per la natura del terreno, sia perché i soldati non avevano intenzione di tradire, ma soltanto di stabilire condizioni di quieto vivere¹⁹.

Le misure decise dal comandante del X Corpo d'Armata, tenente generale Enrico Caviglia, oltre alla denuncia dei presunti colpevoli e ad un supplemento d'inchiesta inteso ad accertare l'eventuale responsabilità dei comandanti di compagnia e di battaglione che si erano succeduti nel settore senza accorgersi di nulla, inclusero una serie di provvedimenti intesi da un lato ad impedire il riproporsi di situazioni favorevoli ad eventuali contatti, dall'altro ad avere il controllo diretto della situazione attraverso fonti di informazione indipendenti. Fu così riesaminata la dislocazione dei piccoli posti, non escludendo la possibilità di ritirarli ove fossero troppo esposti, venne messa opportunamente in guardia la II Brigata Bersaglieri, destinata a dare il cambio alla *Catanzaro* a partire dal 26 marzo, fu stabilito di sostituire la compagnia schierata in Val Camugara ad intervalli compresi tra i 5 e gli 8 giorni e venne dato ordine all'artiglieria del settore di battere *"tutti i giorni e parecchie volte nel giorno e nella notte"* i punti della linea nemica più vicini alle posizioni italiane²⁰. Inoltre fu previsto l'inserimento di *"fiduciari"*, vale a dire di carabinieri travestiti da soldati, tra le compagnie di prima linea.

Il comando d'armata, nell'approvare a distanza di pochi giorni queste disposizioni, vi aggiunse l'indicazione di attivare quanto prima analoghe iniziative di propaganda attraverso l'impiego di nuclei scelti di ufficiali e soldati, sotto il controllo dell'Ufficio Informazioni, con il compito *"di rivolgere i tentativi di propaganda a nostro vantaggio, sia attirando e catturando i propagandisti nemici, sia spargendo fra loro gli stessi germi di disorganizzazione ch'essi tentano di infiltrare nelle nostre truppe"*²¹. Proprio in

¹⁹ Bianchi B., *La follia e la fuga*, op. cit., p. 368.

²⁰ Comando X Corpo d'Armata, Stato Maggiore, *Mancanza commessa dal piccolo posto di Val Camugara*, n. 1225 del 25 marzo 1918.

²¹ Comando 1^a Armata, Stato Maggiore, *Tentativi di fraternizzazione sorpresi in zona M. Cimone fra un piccolo posto nostro e un reparto speciale nemico*, n. 23022 Op. del 27 marzo 1918, AUSSME, Rep. E-2, Racc. 88, *Fraternizzazione Val d'Astico*.

quelle settimane era infatti prevista l'intensificarsi dell'attività di squadre di contatto costituite da elementi cecoslovacchi, diretta conseguenza del fatto che l'organizzazione di tali reparti, da tempo caldeggiata dall'Ufficio Informazioni della 1^a Armata, ed in particolare dal suo capo, era stata di recente sanzionata dal Comando Supremo, dando così il crisma dell'ufficialità ad iniziative locali ²². La cattura del nucleo di propaganda avversaria, e soprattutto la già decisa esecuzione dei suoi tre componenti, ove si fosse risaputa oltre le linee, avrebbe però potuto compromettere le possibilità di successo di queste squadre, ragion per cui fu chiesta al Comando Supremo l'autorizzazione ad eseguire la sentenza su un altro tratto del fronte della 1^a Armata ²³. Sulla lettera di richiesta l'annotazione "*fucilarli su un altro punto della fronte*", seguita dalla data 20 aprile, indica che la decisione fu presa in tempi brevi, anche se non brevissimi. In ogni caso l'autorizzazione fu concessa sotto la stessa data con una stringata comunicazione firmata dal Sottocapo di Stato Maggiore, tenente generale Pietro Badoglio, che ribadiva l'assoluta determinazione ad agire con la massima durezza "*contro gli autori della nefasta pericolosa propaganda fra le nostre file*" ²⁴. Era la drammatica conclusione di una vicenda che evidenzia il ruolo ed il peso della propaganda nel primo conflitto dell'epoca della civiltà delle masse e costituisce altresì la prova evidente di come quei fenomeni di insofferenza, se non di aperta ribellione, che caratterizzarono l'ultima fase della guerra fossero dovuti non solo a cause interne ai singoli schieramenti ma anche ad una scientemente organizzata azione perturbatrice posta in essere dall'avversario. E' questa una realtà che la storiografia tende spesso a sottovalutare, preferendo porre l'accento su fattori quali il regime disciplinare, le privazioni della vita al fronte, l'elevato tasso di perdite, il disagio sociale, addossando ogni colpa ai vertici militari e politici. Ed invece, nel valutare il quadro generale, bisogna tener conto anche dell'influsso della propaganda, sia di quella originata autonomamente dai partiti avversi alla guerra ²⁵, sia di quella orchestrata da fonti esterne, il che in qualche modo porta a

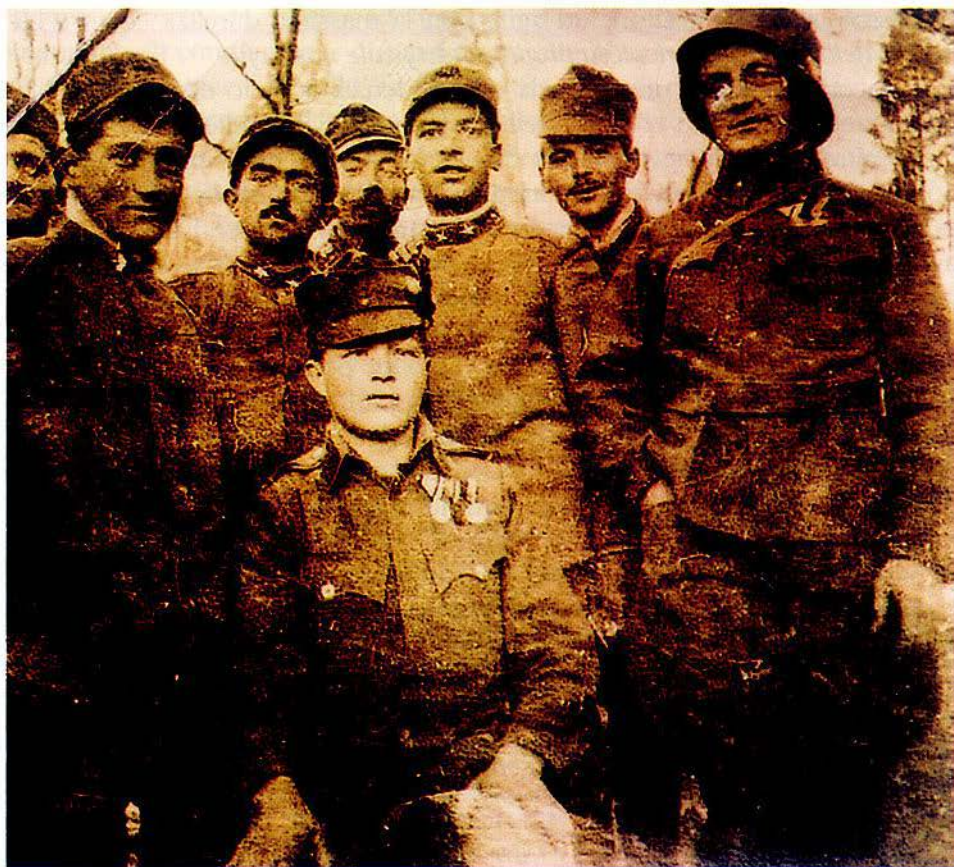
²² Comando 1^a Armata, Stato Maggiore, *Collaborazione di reparti speciali czecho-slovacchi*, n. 29390 del 18 aprile 1918. Il documento annunciava ai corpi d'armata dipendenti, V, X, XXIX, il prossimo impiego di un reparto di volontari cechi, a seguito degli ordini emanati in proposito dal Comando Supremo ed in linea con quanto già avveniva da qualche tempo, sia pure senza alcun riconoscimento ufficiale. Al riguardo si veda anche Marchetti T., op. cit., pp. 289-290.

²³ Comando 1^a Armata, Stato Maggiore, *Fucilazione di prigionieri austro-ungarici propagandisti*, n. 27436 del 13 aprile 1918, AUSSME, Rep. E-2, Racc. 88, *Fraternizzazione Val d'Astico*.

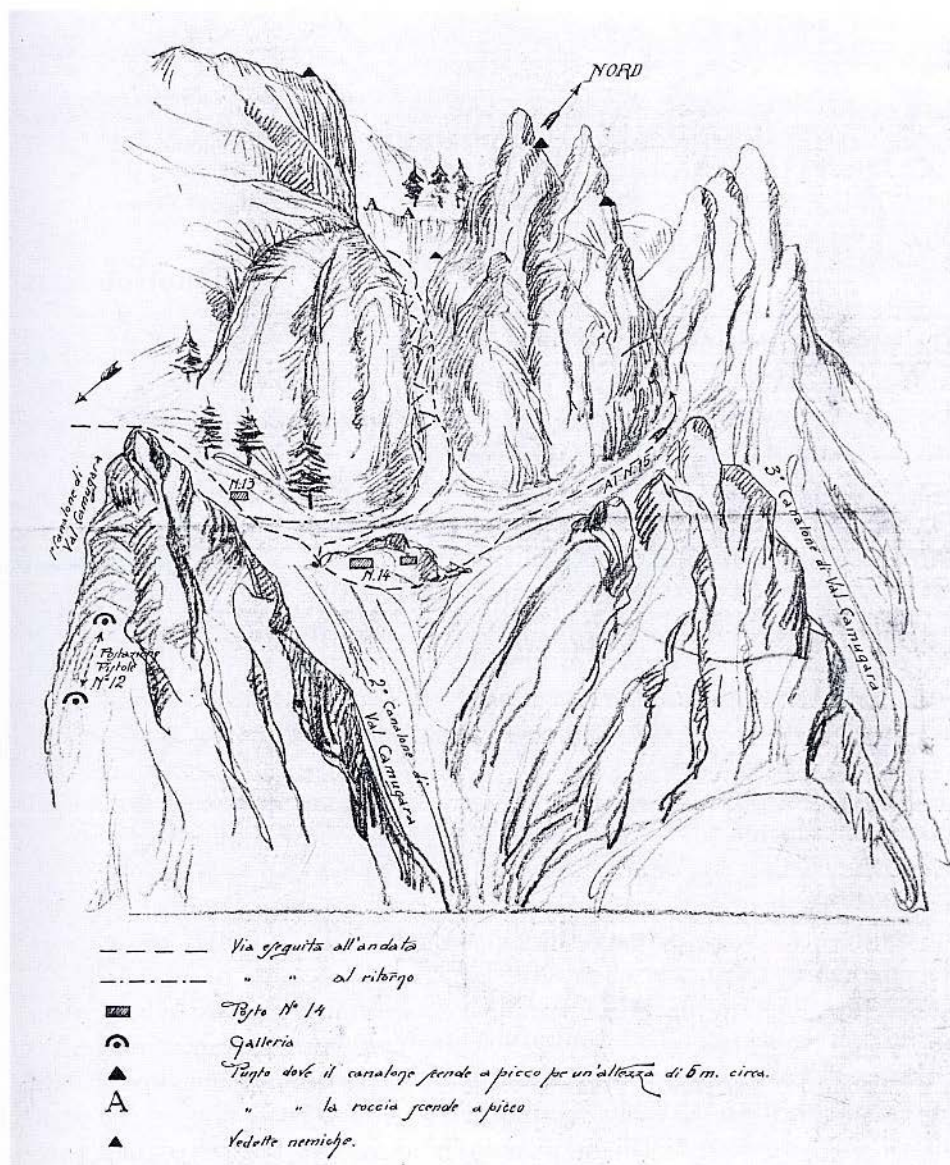
²⁴ Comando Supremo, *Fucilazione di prigionieri austro-ungarici propagandisti*, n. 9879 del 20 aprile 1918, AUSSME, Rep. E-2, Racc. 88, *Fraternizzazione Val d'Astico*.

²⁵ In merito al tema della propaganda pacifista all'interno e soprattutto tra le truppe, ed al modo in cui affrontarono il fenomeno i comandi e gli organi della giustizia militare si vedano, tra gli altri, Martines L., op. cit., e De Clara L., Cadeddu L., *Uomini o colpevoli? Il processo di Pradamano, quello alla Brigata Sassari a Monte Zebio e altri processi militari della Grande Guerra*, Gaspari Ed., Udine 2001, con specifico riferimento al processo di Pradamano che nel luglio 1917 vide il tribunale del XXIV Corpo d'Armata occuparsi dell'attività di alcune cellule socialiste con contatti tra le truppe al fronte.

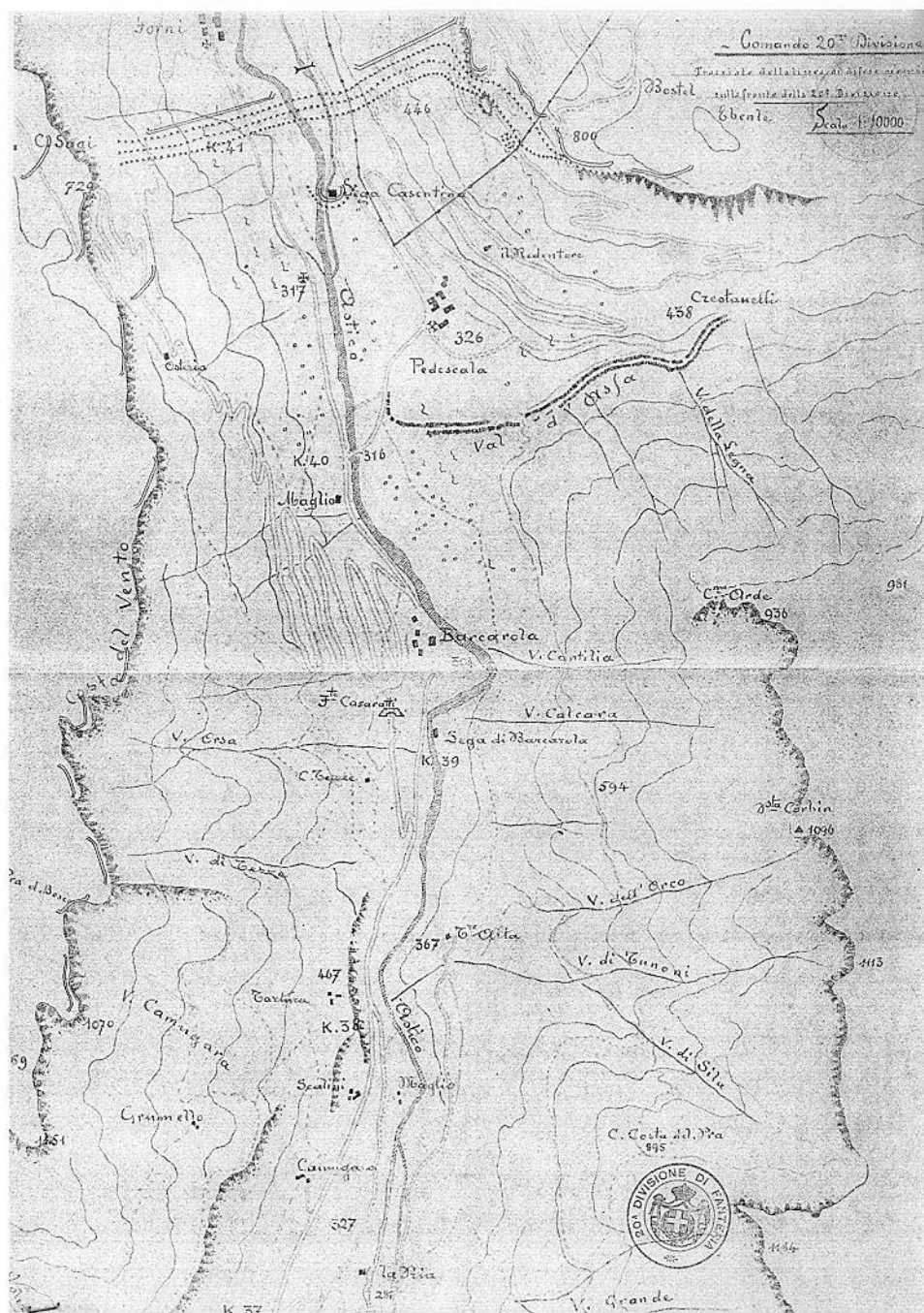
guardare con occhio meno critico a determinate posizioni del Comando Supremo ed agli avvertimenti da questo più volte lanciati. Su questo particolare terreno poi è indubbio che la scelta di contenere le forze negative abbinando all'azione puramente repressiva un'opera di contropropaganda sempre più capillare, avviata all'indomani della crisi di Caporetto, e di replicare nei confronti della monarchia asburgica utilizzando al meglio il tema delle "nazionalità oppresse" si dimostrò vincente.



Copia di fotografia rinvenuta addosso ad un prigioniero della pattuglia informatori del I battaglione del Reggimento Tiratori Volontari della Carinzia. Dalla ricostruzione accurata del caso di fraternizzazione di val Camugara si evince che i militari italiani ed austriaci ritratti facevano tutti parte del servizio informazioni.



Schizzo del posto n. 14 in Via Camugara con gli opposti schieramenti. (AUSSME, Fondo E-2, Busta 88).



Il tratto della Val d'Astico dove correva la prima linea italiana in uno schizzo del comando della 20ª Divisione datato settembre 1916. Dopo lo scossone dato dalla *Strafexpedition* le posizioni in questo settore si stabilizzarono per il resto del conflitto, con la sola significativa eccezione costituita dalla riconquista austro-ungarica del M. Cimone in seguito allo scoppio della mina del 23 settembre 1916. A presidio di questo tratto di fronte la Brigata *Catanzaro* trascorse buona parte dell'ultimo anno di guerra. (AUSSME Repertorio E-1 Racc. 22, 1ª Armata, *Sistemazione difensiva* 1916).

LA SARDEGNA NELLO SCACCHIERE MILITARE DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Introduzione

Le vicende belliche della seconda guerra mondiale videro l'Italia impegnata su vari fronti, dal Mediterraneo all'Africa orientale, dalle Alpi occidentali ai Balcani, ma fu soprattutto nel Mar Mediterraneo che le forze armate italiane produssero il loro maggior sforzo per tenere aperte le vie di comunicazione con le colonie, assicurare i rifornimenti alle isole e limitare la superiorità militare del nemico.

Nell'ottica degli interessi strategici italiani la Sardegna, per la sua vicinanza a importanti basi nemiche quali Biserta, ricopriva un ruolo di primo piano nel sistema difensivo italiano, tuttavia una serie di errori tattici del governo e dei vertici militari, messi in rilievo da De Felice nella sua vasta bibliografia su Mussolini, limitarono l'efficacia dei reparti ivi schierati.

Le cocenti sconfitte in Africa settentrionale e in Grecia avrebbero dimostrato che la guerra, a dispetto delle speranze del duce e dei capi militari, non sarebbe stata breve e col passare del tempo la necessità di rafforzare l'apparato bellico della Sardegna si sarebbe fatta sempre più impellente.

Questo studio intende mostrare le peculiarità della situazione sarda, in particolare le fasi dell'evoluzione del sistema difensivo dell'isola, seguendo quasi giornalmente l'arrivo di nuove truppe, le attività belliche e le vicissitudini dei numerosi militari schierati in Sardegna.

A partire dal 1941 l'isola divenne una delle roccaforti principali nella guerra sul mare, come dimostrato dalle numerose azioni degli aerosiluranti e dei sommergibili, che ebbero risultati positivi soprattutto nel corso delle grandi battaglie aeronavali dell'estate 1942, ma solo nel 1943, quando gli attacchi aerei interessarono i suoi centri abitati e la sua popolazione, la Sardegna fu considerata zona d'operazioni alla stregua di altre località della penisola.

Lo studio di nuovi documenti, un tempo segreti, ha consentito di capire come gli stessi Alleati, all'inizio del '43, abbiano considerato la conquista dell'isola uno dei loro principali obiettivi per giungere alla resa senza condizioni del governo italiano, tanto da fabbricare falsi indizi pur d'ingannare i servizi segreti italo-tedeschi, salvo poi scegliere di invadere la penisola italiana passando per la Sicilia.

La comparazione tra quanto contenuto nei documenti d'archivio e nelle fonti a stampa, inoltre, ha consentito di mettere in risalto il tentativo da parte degli anglo-americani di utilizzare il più importante esponente poli-

tico sardo, Emilio Lussu, quale promotore di una rivolta antifascista nell'isola, nonché l'utilizzo di spie e commandos nel tentativo di sabotare le installazioni militari della Sardegna. Allo stesso modo sono posti in evidenza il progettato colpo di mano da parte d'alcuni ufficiali della divisione *Calabria*, decisi a porre fine alla dittatura fascista prima ancora del 25 luglio'43.

Gli avvenimenti trattati, pur riguardando sostanzialmente la Sardegna, sono inseriti nel contesto storico generale, così il rafforzamento delle difese costiere, tanto necessario in un'isola con circa 1.800 chilometri di coste, rispose ai dettami di una circolare del Capo di Stato Maggiore del regio esercito, ma la sua esecuzione risentì delle difficoltà d'approvvigionamento di materiali e della mancanza di manodopera.

Le vicende narrate hanno come filo conduttore l'opera del generale Antonio Basso, designato al comando delle truppe schierate nell'isola a partire dal novembre 1940, il quale, resosi conto dello scarso addestramento di gran parte delle forze a sua disposizione, si fece promotore di un intenso programma di rafforzamento quantitativo e qualitativo della macchina bellica che era stato chiamato a guidare. Le continue richieste di rinforzi, inizialmente giudicate esose dagli esponenti del Comando Supremo, impossibilitato a rispondere a tutte le esigenze per la sua stessa mancanza d'uomini e mezzi, furono prese in considerazione solo nel 1942 quando la minaccia portata dagli Alleati si era fatta sempre più concreta e le possibilità di uno sbarco nemico in Sardegna tutt'altro che improbabili.

Il comandante militare della Sardegna, rimasto in carica nonostante i raggiunti limiti d'età, sarà il protagonista dell'evento che, più di ogni altro, contribuirà a fare dell'isola un soggetto a sé stante nel panorama politico-militare italiano della seconda guerra mondiale.

La firma dell'armistizio con gli anglo-americani colse alla sprovvista il generale Basso, all'oscuro delle trattative portate avanti dal governo italiano e caratterizzate da reciproci inganni, come sottolineato da Elena Aga Rossi, ma ciò non gli impedì di prendere una decisione che avrebbe contraddistinto la storia militare della Sardegna.

A differenza di quanto avvenuto a Cefalonia, a Roma e in altre località, dove le forze armate italiane si batterono contro i tedeschi, ma anche a differenza di tutti quei luoghi in cui i militari italiani si arresero senza combattere, il comandante militare della Sardegna decise di accordarsi con i tedeschi, acconsentendo al loro pacifico esodo dall'isola, assicurando all'Italia e agli Alleati il controllo di importanti basi aeree e navali.

La scelta del generale Basso, molto criticata dagli ambienti antifascisti, dal generale Gioacchino Solinas, dall'allora maggiore Antonio Tedde e dal colonnello Leonardo Motzo, decisi a fermare l'esodo tedesco con i loro reparti, sarebbe stata invece apprezzata dai comandi superiori italiani e dagli anglo-americani che da quel momento, anche dopo la partenza del

Basso dall'isola, avrebbero usufruito delle basi sarde per le operazioni contro le forze tedesche.

Nell'ultimo semestre del 1943 e per gran parte del 1944 la Sardegna, utilizzata dagli Alleati come base militare e dagli italiani come serbatoio di forze per il ricostituendo regio esercito, raggiunse l'apice della sua importanza nello scacchiere Mediterraneo, ma quando le forze Alleate ripresero la loro avanzata nella penisola e gran parte dei reparti italiani schierati nell'isola furono trasferiti nel "continente", perse progressivamente il suo valore strategico.

I

La Sardegna avamposto italiano nel Mediterraneo (1940-41)**1.1 Il ruolo strategico della Sardegna**

La posizione geografica al centro del Mediterraneo occidentale faceva della Sardegna uno dei baluardi difensivi dell'Italia fascista, il suo ruolo strategico consisteva nel contribuire, assieme alla Sicilia, alla difesa del Tirreno meridionale e del passaggio fra il Mediterraneo occidentale e quello centrale; nel corso del conflitto, però, questa funzione eminentemente difensiva sarebbe mutata completamente assumendo un carattere prettamente offensivo.¹

L'importanza militare dell'isola era notevole, sia per il fatto che l'Italia non possedeva navi portaerei, sia perché essa costituiva la piattaforma ideale per contrastare eventuali attività aeronavali provenienti dalle basi francesi della Tunisia, che Mussolini definiva una pistola puntata al cuore dell'Italia, oppure dalle basi inglesi di Gibilterra e Alessandria d'Egitto.

La mancanza di navi portaerei era il "frutto avvelenato" delle scelte compiute dall'Italia alla Conferenza di Washington del 1921 durante la quale i paesi vincitori della prima guerra mondiale decisero la consistenza della propria flotta; a quell'epoca il governo italiano considerava la Francia il vero nemico nel Mediterraneo, perciò la sua principale aspirazione era quella di raggiungere la parità navale con quella nazione. La Sardegna, come base militare, era una portaerei naturale e inaffondabile, sosteneva Mussolini, poiché la distanza dalle basi nemiche ne accresceva le potenzialità difensive; questa distanza, tuttavia, riduceva anche le sue possibilità offensive.²

Ben più pericolosa per le sorti della guerra italiana nel Mediterraneo era, piuttosto, la presenza delle basi inglesi nell'isola di Malta per questo motivo, fin dal 1938, l'Ufficio Piani della Regia Marina aveva preparato uno studio, denominato DG. 10/A2, che prospettava la conquista dell'isola, ma la miopia dei comandi italiani portò, il 18 giugno '40, all'abbandono di questo progetto. La nuova strategia prevedeva la neutralizzazione di Malta attraverso attacchi aerei e blocchi navali, tuttavia il proseguimento del conflitto avrebbe imposto un ritorno, mai attuato in realtà, al piano primigenio.³

¹ Alessandro Basso, *Studi storico-militari*, Mauro, Roma, 1986, p. 277; N. Arena, *La regia aeronautica*, Fusa, Roma, 1981, p. 433; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, Askòs, Cagliari, 2004, p. 12.

² R. Bernotti, *La guerra sui mari nei conflitti 1939/41* Vol. 1°, Tirrena, Livorno, 1947, p. 164.

³ La scelta dei comandi italiani di rinunciare alla conquista di Malta e della Corsica, che avrebbe consentito di difendere meglio i convogli diretti in Libia, lasciò esterrefatti sia i tedeschi, sia i giapponesi che ritenevano essenziale per le sorti della guerra italiana l'attuazione di queste operazioni militari; inoltre una

La possibilità di attuare un valido blocco navale nei confronti della munitissima base inglese si scontrava con la reale consistenza della flotta che, al 10 giugno '40, aveva pronte solo 2 corazzate (altre erano in via di approntamento), 7 incrociatori pesanti, 12 leggeri e nessuna portaerei; l'unico punto di forza era rappresentato dagli oltre 100 sommergibili (117); questa forza non poteva, certamente, svolgere tutti i compiti che le erano stati affidati.⁴

Il comando in capo della Marina aveva compreso da tempo l'importanza strategica della Sardegna tanto che, fin dal 1935, decise la dislocazione nelle sue basi dei sommergibili del VII° Grupsom. La sede di questo gruppo fu posta a Cagliari, destinata ad accogliere 8 battelli (3 di media crociera e 5 di piccola crociera), mentre La Maddalena, principale base navale della Sardegna, avrebbe ospitato 3 sommergibili di piccola crociera.

Il rafforzamento dell'apparato militare dell'isola che Mussolini definiva la "sentinella armata" ai confini delle terre nemiche (Corsica e Tunisia) si rendeva quindi necessario, sia per quanto riguardava le forze di terra, sia per quanto riguardava le altre; la superiorità nemica nei mezzi da sbarco, soprattutto in considerazione della facilità d'accesso alle coste sarde nel nord e ad ovest, costrinse i comandi italiani a correre ai ripari in più occasioni fra il 1940 ed il 1943.

Lo stesso Badoglio, all'epoca Capo di S.M. Generale, riteneva che le divisioni costiere non costituissero un valido strumento militare, sia perché sprovviste di mezzi di trasporto e di valide artiglierie, sia perché il loro addestramento non era tale da consentire loro di opporsi a truppe da sbarco che fossero giunte in forze.⁵

Le guerre combattute dall'Italia fra i due conflitti mondiali avevano drenato ingenti risorse, umane ed economiche, per questo motivo la riorganizzazione dell'apparato bellico non aveva raggiunto i risultati sperati; in molti casi le autorità fasciste avevano favorito la Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale che, dal punto di vista militare, non aveva alcuna rilevanza.⁶

L'inconsistenza bellica della Milizia continuò ad essere palese anche nel corso della guerra, come dimostrato dal fatto che, nel '44, una legione schie-

guerra prolungata avrebbe avuto successo solo se le forze armate italiane avessero conquistato anche la Tunisia. In particolar modo il controllo del porto di Biserta, più vicino all'Italia di quanto non lo sia Bengasi, avrebbe reso più sicuro il trasporto dei rifornimenti. Cfr. F. Mattesini, *La battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, Ateneo, Roma, 1986, p. 8; D. Mack Smith, *Mussolini*, Rizzoli, Milano, 1981, p. 319.

⁴ G. Gigli, *La seconda guerra mondiale (1939-45)*, Laterza, Bari, 1951, p. 125.

⁵ P. Badoglio, *L'Italia nella Seconda Guerra Mondiale*, Mondadori, Milano, 1946, p. 77.

⁶ Nel primo dopoguerra, le forze armate italiane erano state sottoposte a 2 riordinamenti, uno nel 1926 promosso dal generale Diaz e uno nel 1933-34 ad opera di Mussolini, ma in entrambi i casi si era dato maggior peso all'apparenza piuttosto che alla sostanza, per questo motivo i rafforzamenti numerici non corrispondevano a reali miglioramenti nella qualità bellica. Cfr. A. Tosti, *Storia della Seconda Guerra mondiale*, vol. I°, Rizzoli, Milano, 1948, p. 86; E. Cecchini, *Le istituzioni militari*, Stilgrafica, Roma, 1986, pp. 375 e ss; D. Mack Smith, *Storia d'Italia 1861-1958*, vol. II°, Laterza, Bari, 1967, pp. 733-736.

rata in Sardegna si trovò priva di comandanti che avessero un grado paragonabile a quello degli ufficiali del regio esercito; secondo il generale Zanussi, del resto, la Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale era un doppione delle forze armate regolari, ma dotata di una minore efficienza bellica.⁷

All'inizio delle ostilità solo alcune delle settanta divisioni italiane avevano gli organici quasi al completo; allo stesso modo le due divisioni schierate in Sardegna, la *Sabauda* e la *Calabria*, erano molto lontane dal raggiungere il 100% delle proprie forze che, nel caso degli uomini, ammontava a circa 12.000 unità.

I rafforzamenti della regia Marina e dell'aeronautica erano legati ad altri parametri, infatti mentre le basi marittime come Cagliari e La Maddalena non potevano ospitare che naviglio sottile e di piccolo tonnellaggio, i campi d'aviazione, invece, erano in grado di ospitare vari tipi di velivoli e si sarebbero moltiplicati nel corso del conflitto.⁸

La Marina si vide assegnare compiti offensivi in tutte le aree del Mediterraneo, fermi restando i compiti di difesa costiera e delle linee di comunicazione, mentre l'esercito e l'aeronautica non ebbero compiti offensivi.⁹

La scelta di assegnare compiti offensivi alla Marina fu, per Mussolini, quasi una necessità dal momento che il blocco navale inglese, dopo l'invasione tedesca della Polonia, impediva alla Germania di far arrivare in Italia il carbone di cui le nostre industrie avevano bisogno; era di vitale importanza cercare di tenere aperte le porte d'accesso al bacino del Mediterraneo contrastando lo strapotere navale inglese.¹⁰

1.2 La situazione delle forze armate nell'isola all'inizio del conflitto

L'approssimarsi delle ostilità portava alla ribalta le difficoltà connesse alla difesa della Sardegna, dovute sia alla particolare posizione geografica, che rendeva problematici i rifornimenti, sia alla mancata assegnazione dei pieni poteri alle autorità militari dell'isola, cosa che rendeva impossibile l'azione

⁷ G. Zanussi, *Guerra e catastrofe d'Italia*, Corso, Roma, 1945.

⁸ La nostra industria, tuttavia, non sarebbe riuscita a reggere il passo di quella anglo-americana basti pensare che, mentre Germania e URSS produssero circa 100.000 aerei e gli Stati Uniti oltre 300.000, l'Italia ne costruì solo 13.000; questo costituì uno dei motivi della sconfitta. Cfr. G. Valle, *Pace e guerra nei cieli*, Volpe, Roma, 1966, p. 163; N. Arena, *La regia aeronautica*, op. cit., p. 34.

⁹ Il Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica, generale Pricolo, rispettò la consegna di mantenere un atteggiamento prudentiale e perciò decise di sparpagliare le sue forze, ammontanti a 995 bombardieri e 574 caccia, fra la Sardegna, la Sicilia, la Puglia e la pianura Padana. Cfr. G. Rocca, *I disperati*, Mondadori, Milano, 1991, p. 115.

¹⁰ F. Minniti, *L'ultima guerra: obiettivi e strategie* in Storia d'Italia, Laterza, Bari-Roma, p. 567.

Nonostante i compiti offensivi che le furono assegnati da Mussolini, la regia Marina avrebbe iniziato la guerra senza un disegno strategico "globale" che le permettesse di orientare in maniera proficua l'attività degli uomini e dei mezzi a disposizione. Cfr. U.S.M.M. a cura dello, *La battaglia dei convogli 1940-43*, Roma, 1994, p. 29.

di comando in mancanza di ordini diretti; le circostanze della guerra avrebbero costretto le autorità a modificare la situazione, assegnando al comando forze armate della Sardegna ampi poteri in campo politico.

La vastità del territorio sardo consentiva la presenza contemporanea di varie basi aeree e navali, nonché la presenza di un gran numero di truppe di terra; tuttavia ogni manovra di rafforzamento dell'apparato militare doveva necessariamente tenere conto delle difficili condizioni economico-produttive della Sardegna, che non favorivano il sostentamento di un così elevato numero di uomini.

La difesa degli oltre 1.800 Km. di coste della Sardegna, 1.500 dei quali facilmente accessibili ad eventuali truppe da sbarco ¹¹, avrebbe richiesto l'invio nell'isola di numerosi contingenti e di grandi quantità di mezzi, ma per molti mesi sarebbero state soprattutto le divisioni di fanteria *Sabauda* e *Calabria* a doversi sobbarcare questo compito, come previsto dal *Progetto P.R. 12 (Piano di Radunata 12)*, emanato dallo stato Maggiore nel marzo '40. ¹²

In base ai dettami di questo piano, dunque, il comando del XIII° corpo d'armata, che aveva giurisdizione su tutto il territorio dell'isola, era responsabile della difesa delle coste e anche delle basi navali, che pure erano difese da personale della regia Marina. Oltre che sulle due divisioni poc'anzi citate, il comando di corpo d'armata poteva contare anche sull'apporto di due legioni di camicie nere, inserite negli organici delle grandi unità di fanteria, nonché su vari reparti della difesa territoriale, dei carabinieri, della guardia di finanza, ecc. ¹³

¹¹ In uno studio del Comando Militare della Sardegna relativo alle caratteristiche fisiche dell'isola erano riportati i seguenti dati: *superficie della Sardegna 23.835 Km², estensione delle coste 1.553 Km, pari a 1 Km. di costa per ogni 15 Km² di superficie*, un rapporto superiore a quello dell'intera penisola. Cfr. Comando Militare della Sardegna, *Monografia geografico-militare*, Cagliari, 1934, p. 4; Antonio Basso, *L'armistizio del settembre 1943 in Sardegna*, Rispoli, Napoli, 1947.

¹² Il *Piano di Radunata* (P.R. 12) oltre alle direttive per la raccolta delle truppe, comprendeva anche una parte relativa alla difesa delle zone costiere e in base ad essa ciascun comando locale avrebbe dovuto attuare le difese dei litorali di sua competenza; nei mesi successivi allo scoppio delle ostilità, in tutte le zone costiere di competenza del regio esercito, sarebbero stati costituiti i comandi di difesa dei porti, con compiti di protezione dell'area portuale. Cfr. N. Della Volpe, *Difesa del territorio e protezione antiaerea (1915-1943)*, Marchesi, Roma, 1986, p. 72 e S.M.E. a cura dello, *Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM generale*, Atena, Roma, 1982, p. 52.

¹³ La *Sabauda* al comando, interinale, del generale Scanagatta si componeva dei reggimenti fanteria 45° e 46°, del 16° reggimento artiglieria, dei servizi (genio, sanità, carabinieri, ecc.) e della 176ª legione camicie nere d'assalto *Cacciatori Guide di Sardegna*, comandata dal console Augusto Maran, che aveva sede a Cagliari. La divisione *Calabria*, invece, aveva nel suo organico i reggimenti di fanteria 59° e 60°, il 40° reggimento artiglieria, i servizi e la 177ª legione camicie nere d'assalto *Logudoro*, comandata dal console Poddighe, che aveva la sua sede a Sassari.

La 176ª legione della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, costituita essenzialmente da sardi, si componeva dei battaglioni camicie nere CLXXV° e CLXXVI° e della 176ª compagnia mitraglieri camicie nere ed era dislocata fra Serramanna, Samassi, Senorbi e Villasor. Come la precedente, anche la 177ª legione, era composta da sardi ed aveva in organico 2 battaglioni di camicie nere, il CLXXVII° ed il CLXXVIII°, nonché la 177ª compagnia mitraglieri camicie nere che erano dislocati a Thiesi, Sassari e Porto Torres. Cfr. Lucas-De Vecchi, *Storia delle Unità combattenti della M.V.S.N.*, Volpe, Roma, 1976.

Le caratteristiche geografiche della Sardegna, secondo il comando militare dell'isola, rendevano pressoché impossibile uno sbarco in forze lungo le coste orientali della medesima; tuttavia poiché in alcune località quali le coste sud-occidentali, la rada di Alghero-Porto Conte e le spiagge del sassarese era possibile lo sviluppo di teste di ponte profonde anche 4 o 5 Km, le autorità militari decisero di dare priorità alla difesa di queste zone.

Nell'approntamento della difesa dei litorali, comunque, si era cercato di coinvolgere tutti i reparti disponibili, tuttavia il fronte a terra avrebbe continuato per lungo tempo a rimanere sguarnito per la mancanza di uomini, mezzi e opere difensive campali. Il documento *Istruzione per la difesa delle coste*, emanato nel 1931, prevedeva un sistema difensivo basato su servizi di vigilanza, nuclei di difesa fissi e mobili, artiglierie campali e da posizione costiera, ma la sua attuazione rendeva necessario l'utilizzo di forze e di mezzi non ancora disponibili allo scoppio delle ostilità.¹⁴

Le autorità militari dell'isola impiegarono tutte le risorse a disposizione, dislocando lungo le coste le batterie da posizione costiera dell'esercito, i cannoni di grosso calibro della regia Marina e i reparti della Milmart (Milizia Artiglieria Marittima), i cui uomini si batteranno con coraggio, nonostante un deficitario addestramento.

Il ruolo assegnato alla Marina nella difesa e nello sfruttamento strategico delle basi sarde era notevole anche se, la struttura delle installazioni di Cagliari, La Maddalena e Olbia non consentiva di ospitare in maniera continua navi di grosso tonnellaggio; per questo motivo il Comando Superiore della Marina (Supermarina) decise di schierarvi due squadriglie di torpediniere (II^a e IX^a), una di Mas (IV^a squadriglia) e i sommergibili del VII^o Grupsom, presente in Sardegna fin dal 1935.¹⁵

La Marina aveva il compito di difendere e mantenere aperte le vie di comunicazione fra la Sardegna e la penisola e per far questo, oltre a pattugliare le rotte di transito dei convogli militari e civili, si dedicava anche alla posa di torpedini, di ostruzioni retali e di campi minati in tutti i porti,

¹⁴ All'inizio delle ostilità la difesa delle coste della Sardegna era affidata a 9 battaglioni costieri schierati ad Alghero, Sassari, Santa Teresa di Gallura, Palau, Oristano, Gonnese, Villarios, ecc. Cfr. Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., p. 16; D. Ferrari, *La difesa della costa italiana nella 2^a G. M.*, Stilografica, Roma, 1988, p. 111; Monteverde-Belli a cura di, *Le difese costiere della Sardegna meridionale nella seconda guerra mondiale* in "Insediamento e difesa del territorio nella Sardegna meridionale", Askòs, Cagliari, 2001, p. 19.

¹⁵ I battelli dislocati a Cagliari appartenevano alla classe 600, pertanto erano sommergibili da circa 700 tonnellate di dislocamento, adatti solo alle crociere nel Mediterraneo; solo a partire dal 1942 sarebbero giunti nell'isola i battelli della serie *Acciaio*, migliorati sia nelle caratteristiche tecniche, sia in quelle belliche. Un secondo sbarramento di sommergibili comprendeva i battelli che Supermarina intendeva inviare a La Maddalena dalle basi di La Spezia e Napoli; nel primo caso doveva trattarsi dei sommergibili *Neghelli*, *Argo* e *Scirè*, ma quest'ultimo fu utilizzato, invece, per l'appoggio alle operazioni dei mezzi d'assalto della X^a Flottiglia Mas, mentre il *Diaspro*, di base a Napoli, fu inviato a Cagliari. Cfr. G. Giorgerini, *Uomini sul fondo*, Mondadori, Milano, 1994, p. 230; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., p. 59-61.

alla vigilanza foranea e alla protezione delle navi e delle attrezzature portuali attraverso apparati nebbiogeni.

Le forze armate della Sardegna erano completate da alcuni reparti della regia aeronautica, che aveva il proprio comando a Cagliari ed era affidata al generale Vespignani, responsabile di un buon numero di aerei sparsi fra i vari campi d'aviazione dell'isola. I campi più importanti erano quelli di Elmas, Decimomannu, Monserrato, Villacidro, Alghero-Fertilia e Olbia-Venafiorita, ma nel corso del conflitto il loro numero sarebbe più che raddoppiato anche se, in molti casi, più che di veri e propri aeroporti si sarebbe trattato di campi di manovra e di piste semi-preparate.¹⁶

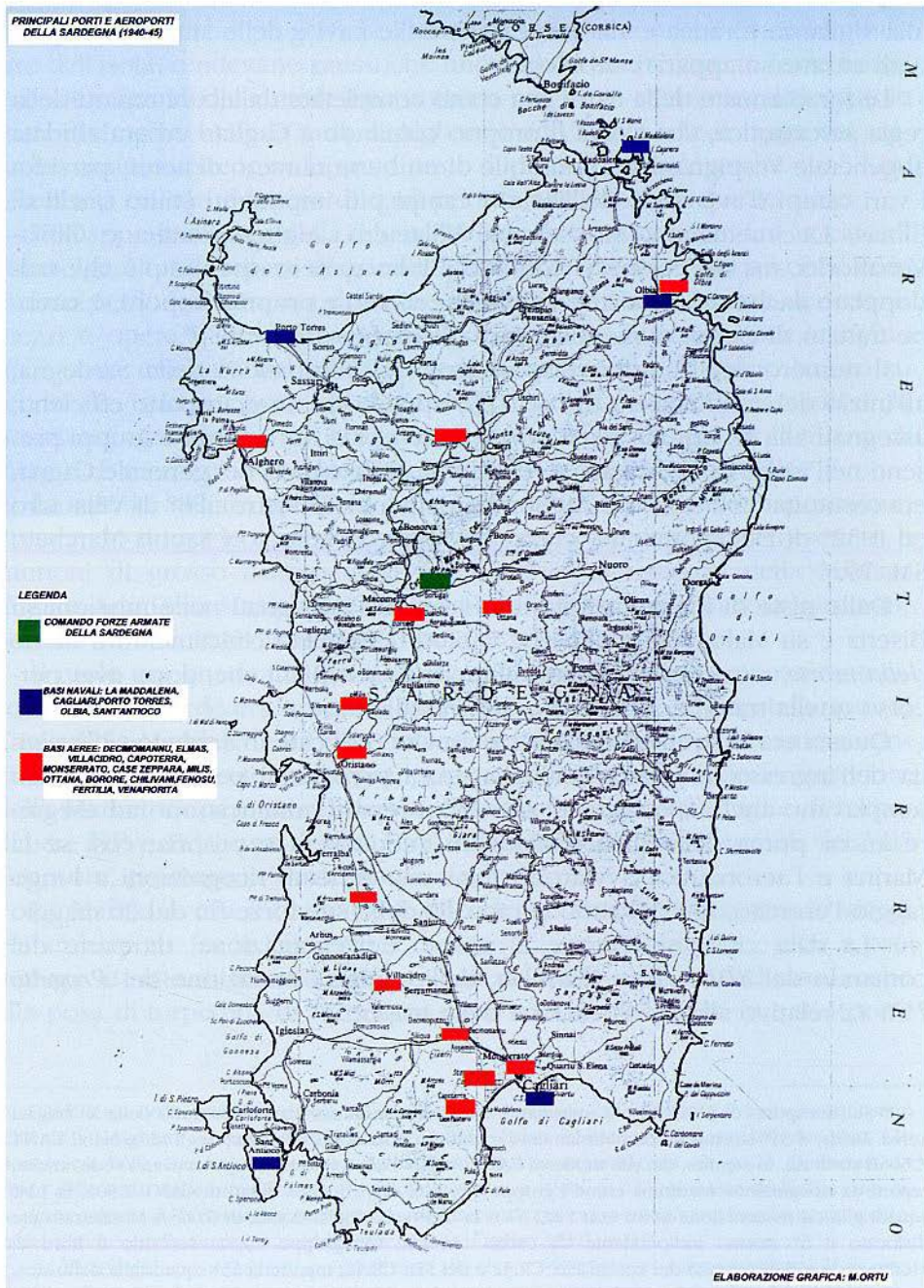
Il numero degli aerei a disposizione dell'aeronautica della Sardegna, all'inizio del conflitto, era di circa 170 apparecchi, in gran parte efficienti, assegnati alla X^a brigata aerea *Marte*, oltre che ai vari stormi e gruppi presenti nell'isola. La X^a brigata aerea *Marte*, al comando del generale Cagna, era costituita da 2 stormi B.T. (Bombardamento Terrestre), l'8° di Villacidro ed il 32° di Decimomannu, entrambi dotati dei trimotori Savoia-Marchetti SM. 79.

Dalle piste di Elmas decollavano i velivoli impegnati nelle missioni su Biserta e su Malta per quello che i piloti definivano cinicamente il *turno della morte*, a causa dell'elevato numero di aeroplani che, dopo aver percorso quella tratta, non facevano ritorno alla base.¹⁷

Questa era la struttura delle forze armate dislocate in Sardegna alla vigilia dell'ingresso in guerra dell'Italia, ma i preparativi per le ostilità contemplavano anche altre attività che i vari reparti cominciarono ad eseguire ancor prima della dichiarazione di guerra vera e propria; così se la Marina e l'aeronautica avviavano tutta una serie di ricognizioni a lungo raggio l'esercito, invece, attuò la raccolta delle sue forze fin dal 26 maggio '40. La data citata si riferisce al giorno dell'emanazione, da parte del comando del XIII° corpo d'armata, dell'ordine di attuazione del *Progetto P.R. 12* relativo alla ridislocazione delle truppe.

¹⁶ Sull'aeroporto di Elmas, il più importante dell'isola, erano dislocati il comando della X^a brigata aerea *Marte*, il 31° stormo da bombardamento marittimo dotato, inizialmente, degli idrovolanti CANT Z.506B sostituiti, in seguito, dei più moderni CANT Z.1007 bis; in questo campo avevano sede, anche, reparti da ricognizione marittima come i gruppi 85°, 146°, 183° e 188° dotati di CANT Z.501, la 124^a squadriglia da osservazione aerea con i RO.37 o la 613^a squadriglia dotata di S.66. A Monserrato era dislocato il 6° stormo indipendente da caccia terrestre (3° gruppo caccia secondo il libro di Monteverde e Belli) dotato dei vecchi Fiat CR.32 e dei Fiat CR.42, mentre la 15^a squadriglia dello stesso stormo aveva la propria base ad Alghero-Fertilia sede, pure, dei 18 Breda BR.88 in dotazione al 19° gruppo indipendente da attacco terrestre; questi aerei, tuttavia, non si dimostrarono idonei all'azione e furono ritirati dal servizio quasi subito. Altre località della Sardegna ospitavano aeroplani da ricognizione e tra esse Santa Giusta sede della 199^a squadriglia dotata di CANT Z.506, Olbia sede della 5^a sezione da ricognizione costiera con i suoi Cant Z.501, ma anche Porto Conte, Terranova Pausania, ecc. Cfr. Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, Della Torre, Cagliari, 1982, p. 12; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., p. 32.

¹⁷ G. Valle, *Pace e guerra nei cieli*, op. cit., p. 167.



CARTINA 1: Principali porti e aeroporti della Sardegna (1940-45).

1.2.1 L'attuazione del *Progetto P.R. 12* nel settore della *Sabauda*

Il primo giorno di giugno del 1940 il generale De Pignier, comandante del XIII° corpo d'armata, con il foglio n° 729/2/M ordinava a tutti i reparti della Sardegna di iniziare la compilazione del proprio diario storico-militare e di prepararsi all'imminente scoppio delle ostilità.

Per quanto riguarda la divisione *Sabauda*, schierata nella Sardegna sud-occidentale, il comando di corpo d'armata ordinava ai suoi reparti di presidiare il litorale fra Capo Pecora e Ponte Maramura (nella zona di Capoterra), sfruttando anche i presidi che carabinieri e guardia di finanza avevano schierato in località di particolare importanza strategica.¹⁸

Per rendere più semplice ed efficace la difesa di questi litorali, il territorio fu diviso in due sottosettori denominati, rispettivamente, *sottosettore nord* (Iglesiente) che si estendeva fra Capo Pecora e Bruncu Teula e *sottosettore sud* (Sulcis) che comprendeva le coste fra Bruncu Teula (escluso) e Capo Teulada. I compiti assegnati alle truppe di ciascun sottosettore prevedevano la vigilanza della costa e la sua prima difesa nell'eventualità di sbarchi nemici, la costruzione di reticolati bassi nelle zone di facile accesso, la costituzione di forze di pronto intervento, nonché il posizionamento dei pezzi d'artiglieria al centro degli schieramenti, in maniera da sfruttarne al massimo la gittata.¹⁹

Una volta di più l'iniziativa dei comandi tendeva al rafforzamento della difesa costiera, secondo un'inclinazione che sarebbe continuata pure nel prosieguo del conflitto; il 6 giugno '40, fu deciso l'inserimento di alcuni gruppi di artiglieria campale del 16° reggimento artiglieria fra le maglie delle batterie da posizione costiera con il compito di accrescere la potenza di fuoco sulle zone più esposte e di realizzare anche un valido tiro controcarri.²⁰

L'adozione di misure precauzionali coinvolgeva anche i reparti del genio, che avevano il compito di approntare le vie di collegamento fra l'entroterra e la costa e di segnalare, tramite razzi segnalatori monocolori,

¹⁸ Tra le località considerate a rischio c'erano Carloforte, S. Antioco, Teulada, Capoterra, ecc. Cfr. Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito (AUSSME), *Diario Storico-militare Divisione di fanteria Sabauda*, giugno-luglio 1940. Cartella n° 12.

¹⁹ Le autorità militari temevano possibili azioni nemiche contro le isole di Sant'Antioco e San Pietro, che sarebbero state vulnerabili se attaccate dalla parte orientale, per questo motivo il fuoco di sbarramento delle batterie costiere schierate nel Sulcis era considerato di primaria importanza nella difesa di quel settore. Cfr. Comando Militare della Sardegna, *Monografia geografico-militare*, op. cit., p. 17 dell'appendice; AUSSME, *Foglio n° 620/S.m.* del 5/6/1940, allegato al *Diario Storico-militare della Div. Sabauda*, Cartella n° 12.

²⁰ I gruppi d'artiglieria selezionati per questo compito furono il VI/16° schierato a M. Prelau, ma con una batteria a Portixeddu ed il III/16° dislocato fra M. Palmas, Villarios e M. Gibarussa; secondo gli ordini ricevuti ciascun pezzo doveva essere dotato di, almeno, 36 colpi e doveva iniziare l'addestramento al tiro non appena fosse stato possibile. Cfr. AUSSME, *Allegato al Diario Storico-militare della Div. Sabauda* del 6/06/1940, Cartella n° 12.

l'approssimarsi di forze nemiche; per convenzione il lancio di un razzo significava *nemico in avvicinamento*, mentre il lancio di due razzi voleva dire *cessato allarme*.

La difesa contraerea, affidata alle unità della DICAT (Difesa contraerei territoriale), si occupava sia della protezione dei nodi ferroviari, sia delle miniere, come ad esempio quelle del Sulcis; gli stessi reparti erano utilizzati per la difesa ravvicinata degli accampamenti dei reparti divisionali.²¹

Nonostante l'imminente inizio delle ostilità, comunque, la mobilitazione dei reparti da utilizzare nella difesa della Sardegna fu portata avanti con una certa *superficialità*, ma soprattutto nell'assoluta certezza che le ostilità sarebbero cessate presto e senza che i reparti avessero necessità di completare gli organici.²²

Il giorno antecedente lo scoppio delle ostilità, il 9 giugno 1940, il maresciallo d'Italia Emilio De Bono assumeva il comando del *Gruppo Armate Sud* dal quale dipendevano le forze schierate nell'Italia meridionale, quindi anche le grandi unità dislocate in Sardegna; in questa occasione ordinava a tutti i comandi di tenersi in allerta e alla Marina di segnalare in chiaro tutti gli avvenimenti di scarsa importanza, mentre le notizie "particolari" dovevano essere comunicate tramite *Codice Cifrato*.

1.3 Gli avvenimenti bellici dei primi mesi di guerra

1.3.1 Le operazioni belliche contro la Francia

La sera del 10 giugno 1940 Benito Mussolini annunciava che l'Italia, dopo 9 mesi di non belligeranza, aveva dichiarato guerra alla Francia ed alla Gran Bretagna; sulla base di questa dichiarazione dalla mezzanotte dello stesso giorno tutti i territori del Regno d'Italia, Sardegna compresa, sarebbero stati considerati zone in stato di guerra e perciò sottoposti alle norme del codice penale militare.²³

A quella data l'ordine di battaglia delle truppe schierate in Sardegna vedeva il maresciallo Emilio De Bono alla testa del Gruppo Armate Sud, dal quale dipendevano i reparti della Sardegna, il generale De Pignier al comando del XIII° corpo d'armata, il generale Scanagatta al comando della

²¹ AUSSME, *Misure precauzionali*, allegato al *Diario Storico-militare del XIII° C.A.* del 6/06/1940, Cartella n° 12.

²² All'inizio delle ostilità le 2 divisioni schierate in Sardegna non avevano ancora il 100% del personale, ma erano state rinforzate con il personale richiamato in servizio. Cfr. F. Stefani, *Storia della dottrina e degli ordinamenti dell'esercito italiano*, vol. 2, Tomo II°, S.M.E., Roma, 1985, p. 49; F. Spanu Satta, *Il dio seduto*, Chiarella, Sassari, 1978, p. 71; Q. Armellini, *La crisi dell'esercito*, Priscilla, Roma, 1945.

²³ Con l'inizio delle ostilità assumeva un ruolo di primo piano anche il S.I.M., Servizio Informazioni Militare, che tra i suoi compiti, oltre allo spionaggio, avrebbe avuto anche quello di censurare la posta che i prigionieri di guerra italiani inviavano alle famiglie. Cfr. C. Amè, *Guerra segreta in Italia 1940-43*, Casini, Roma, 1954, p. 56.

divisione di fanteria *Sabauda* e il generale Petra di Caccuri a quello della divisione *Calabria*.²⁴

Con la dichiarazione di guerra si apriva una nuova pagina nella storia delle forze armate italiane, perciò il comando Gruppo Armate Sud comunicò a tutti i reparti dipendenti che da quel momento avrebbero dovuto utilizzare il cifrario *Monte Grappa* con il quale ogni giorno si doveva comunicare il bollettino delle operazioni sostenute.²⁵

In base alle direttive delle autorità superiori nei porti di Cagliari e La Maddalena furono spenti i fari e i segnali luminosi, la stessa cosa si verificò negli aeroporti, dove furono oscurate le piste per celarle al nemico; i reparti dell'esercito, dal canto loro, attuarono l'interruzione di alcune strade e requisirono alcune linee telefoniche per uso civile.²⁶

In via precauzionale e nell'intento di proteggere gli alti comandi, il generale De Pignier decise il trasferimento del comando di corpo d'armata da Cagliari a Bortigali, nella parte centro-settentrionale dell'isola, dove in seguito sarebbe stato stabilito, in via definitiva, il comando forze armate della Sardegna.

La prima azione offensiva da parte delle forze armate della Sardegna fu compiuta dai bombardieri SM.79 del 32° stormo di Decimomannu che, il 12 giugno, attaccarono la base aeronavale francese di Biserta in Tunisia; in quell'azione i nostri velivoli distrussero 5 apparecchi nemici, ne danneggiarono alcuni altri ed affondarono la nave *Finisterre*. Sette velivoli italiani rientrarono alla base con gravi danni a bordo provocati dalla reazione della contraerea francese.

L'attacco contro le basi francesi avvenne solo dopo che velivoli transalpini avevano bombardato alcune città del Piemonte e la flotta francese aveva cannoneggiato Genova; fino a quel momento le nostre forze aeree avevano rispettato gli ordini, impartiti il 7 giugno col foglio 28/Op., mantenendo un atteggiamento difensivo.²⁷

Alcuni giorni dopo l'altro stormo della *Marte*, vale a dire l'8° di Villacidro, compì attacchi su obiettivi terrestri e su campi di manovra nel Golfo di Valinco, mentre i Breda BR.88 decollati da Alghero attaccarono alcuni campi di volo in Corsica. La risposta della Francia non si fece attendere e se il 14 giugno i suoi velivoli si erano limitati a sorvolare Cagliari senza attaccarla, questa volta 5 Glenn Martin 167 sganciarono le loro

²⁴ L. Ceva, *Storia della società italiana dall'unità a oggi*, Utet, Torino, 1981, p. 493.

²⁵ L'esercito italiano, fin dal 1939, aveva adottato tre diversi cifrari da impiegare in caso di guerra: il *Monte Grappa*, il *Città* e l'O.P.; il Monte Grappa era il cifrario da utilizzare per le comunicazioni telefoniche segrete, per quelle telegrafiche e radio.

²⁶ AUSSME, *Diario Storico-militare del XIII° C.A.* cit.

²⁷ Nella prima fase del conflitto, almeno con la Francia, si era avuto quasi un tacito accordo di non aggressione e per quanto possibile si erano evitati attacchi contro i vari obiettivi militari. Cfr. E. Faldella, *L'Italia nella Seconda Guerra Mondiale*, Cappelli, Bologna, 1959, p. 165.

bombe sull'aeroporto di Elmas distruggendo, al suolo, 7 CANT Z.501 e un SM.79 senza che i caccia italiani potessero intercettarli.²⁸

Il 17 giugno, ad appena una settimana dall'inizio della guerra, gli alti comandi italiani annunciarono l'imminente uscita della Francia dal conflitto; questo fatto dava un po' di respiro alle truppe schierate in Sardegna che, approfittando della situazione, poterono proseguire nelle attività d'addestramento dei reparti.

Secondo i dettami del Comando Supremo, la regia Marina assunse un atteggiamento offensivo contro il naviglio nemico e se le squadriglie di torpediniere erano impegnate nella scorta ai convogli fra Olbia e Civitavecchia i sommergibili del VII° Grupsom di Cagliari, invece, si erano portati nello loro zone d'agguato, nelle acque fra Capo Teulada e le coste del nord-Africa francese, dove raramente ebbero modo di incrociare il nemico.²⁹

Prima che le ostilità con la Francia cessassero del tutto gli aerei del 19° gruppo di Alghero e quelli dell'8° stormo di Villacidro attaccarono Bonifacio, Porto Vecchio, Ghisonaccia, Ajaccio e Calvi, sia pure con scarsi risultati, mentre le navi della VII^a divisione, schierate momentaneamente a Cagliari, cercarono di intercettare la flotta francese presso le Baleari. I francesi, venuti a sapere delle intenzioni della forza navale italiana, cercarono di anticiparne le mosse e tentarono un doppio attacco; il primo che aveva come obiettivo la flotta italiana, composta dagli incrociatori *Attendolo*, *Montecuccoli*, *Eugenio di Savoia* e *Duca d'Aosta* fu respinto dai caccia di scorta, mentre il secondo, rivolto contro la città di Cagliari, ebbe maggior successo poiché furono centrate alcune caserme e i depositi di carburante e delle torpedini.³⁰

Il 25 giugno 1940, dopo alcuni giorni in cui le azioni belliche erano state prive di risultati, il generale De Pignier, con il fonogramma n° 98, poteva finalmente annunciare la fine delle ostilità con la Francia a partire dalle ore 01.35.

La Francia non era stata in grado di approfittare dell'incompletezza del sistema difensivo della Sardegna che, per ammissione dei nostri stessi comandi, era carente nel settore dei collegamenti telefonici, nella mimetizzazione delle postazioni e negli organici; per questo motivo gli alti comandi, che temevano maggiormente la potenza delle forze aeronavali

²⁸ Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 14; I. Fanni, *I confini dell'orizzonte. Trunconi il più vasto campo d'aviazione della Sardegna in guerra 1940-1944*, Bastoni Editrice Italiana, Foggia, 2005, p. 19.

²⁹ Solo il sommergibile *Adua* dichiarò di aver silurato un grosso piroscalo nemico presso l'isola di Formentera, nessuna segnalazione, invece, da parte dei vari *Turchese*, *Azum*, *Aradam*, ecc. Cfr. Biagini-Frattolillo a cura di., *Diario Storico del Comando Supremo Vol I°*, Litotipografica, Roma, 1986; M. A. Bragadin, *Che ha fatto la Marina?*, Garzanti, Milano, 1949, p. 30; M. Bertini, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Vol. XIII°, Tomo I°, Feroce, Roma, 1967, p. 40.

³⁰ M. A. Bragadin, *Che ha fatto la Marina?*, op. cit.

inglesi, decisero l'acquisizione di un certo numero di cannoni tedeschi da 88 m/m, gli stessi che armavano la Flack (contraerea) della Luftwaffe.

Il mese di giugno del 1940 si concluse senza grossi problemi per la popolazione dell'isola anche se la chiusura anticipata delle scuole, ma soprattutto i primi razionamenti delle derrate alimentari facevano presagire momenti più duri. In quell'ultimo scorcio del mese furono segnalati, ancora, alcuni aerei francesi sulla Sardegna, ma si era trattato di 2 velivoli costretti ad un atterraggio di fortuna a Portixeddu, sulle coste sud-occidentali dell'isola, cui seguì la cattura e l'internamento degli equipaggi e dell'ammarraggio di un idrovolante, privo di carburante, nei pressi dell'Asinara.³¹

Il timore di un rafforzamento della flotta britannica di Gibilterra, con navi provenienti da Alessandria d'Egitto, costrinse Supermarina a riunire tutti i sommergibili disponibili nei porti di Cagliari, La Maddalena e della Sicilia con l'intento di creare uno sbarramento che impedisse alla flotta inglese di effettuare lo spostamento di navi da un porto all'altro.³²

La necessità di un tale sbarramento era dovuta al fatto che oltre alla *Mediterranean Fleet* (la flotta inglese del Mediterraneo), schierata ad Alessandria d'Egitto con portaerei e navi da battaglia, gli inglesi avevano costituito un'altra grande flotta a Gibilterra, la Forza H, che sbarrava la seconda porta d'accesso al Mar Mediterraneo ed impediva qualsiasi sbocco Atlantico all'Italia; per tutta la guerra la speranza di Mussolini sarebbe stata quella di un coinvolgimento della Spagna franchista nel conflitto, onde favorire la cacciata degli inglesi dalla Rocca di Gibilterra.

La presenza britannica a Gibilterra e ad Alessandria d'Egitto, pericolosa per i movimenti della flotta italiana, militare o mercantile che fosse, poteva essere compensata dalla cessione, da parte francese, della Tunisia e della Corsica, ma Mussolini al momento della firma dell'armistizio preferì non chiedere questo sacrificio al nemico sconfitto; le pressioni tedesche o nuovi calcoli politici avevano consigliato al capo del governo italiano una nuova strategia.³³

³¹ I due velivoli in questione erano dei Loire-Nieuport LN 411, decollati dal Campo dell'Oro nei pressi di Ajaccio e diretti, probabilmente, su Cagliari, dove avrebbero dovuto compiere un'ultima missione. Cfr. Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., p. 65; Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo*. Vol. I°, op. cit.

³² A La Maddalena furono temporaneamente schierati i battelli *Argo*, *Iride*, *Scirè* e *Diaspro* che dal 1° luglio '40 attuarono uno sbarramento a nord-ovest di Punta Asinara; nessuno dei sommergibili, eccetto lo *Scirè*, ebbe modo di rilevare la presenza nemica prima di rientrare alla base. Cfr. M. Bertini, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Vol. XIII°, Tomo I°, op. cit., p. 61; G. Giorgerini, *Uomini sul fondo*, op. cit., p. 236.

³³ I piani per la conquista della Corsica e della Tunisia, sepolti in qualche cassetto, furono però rispolverati non appena ci fu il sentore che gli inglesi avessero mire su quegli stessi territori, soprattutto dopo che la flotta britannica distrusse quella francese a Mers el-Kebir. Cfr. R. De Felice, *Mussolini l'alleato*, vol. 9°, Tomo I°, op. cit., p. 137.

1.3.2 I primi scontri con le forze aeronavali inglesi

Il 5 luglio '40 lo Stato Maggiore del regio esercito, a circa un mese dall'inizio delle ostilità, comunicava la decisione di portare a termine il completamento degli organici delle divisioni *Sabauda* e *Calabria* le cui forze, fino a quel momento, erano ancora carenti per quel che riguardava gli uomini e i mezzi.

Il primo scontro fra le forze aeree della Sardegna e la flotta britannica si ebbe nel corso della prima decade del luglio '40 allorché, a seguito della partenza di una squadra inglese da Gibilterra, i bombardieri della X^a brigata aerea *Marte*, comandati in prima persona dal generale Cagna, lasciarono gli aeroporti di Villacidro e Decimomannu andando all'attacco con bombe di piccolo calibro.³⁴

Un nuovo scontro fra le forze aeree italiane e la flotta britannica, impegnata in un'operazione di rifornimento delle difese dell'isola di Malta, ebbe luogo il 1° agosto quando il generale Cagna, nel corso di una ricognizione solitaria, individuò le navi nemiche e rientrato alla base ne ripartì poco dopo alla testa di 17 SM.79.

Nel corso dell'azione Cagna, dopo essersi abbassato a 2500 metri di quota fu colpito dalla contraerea e precipitò in mare perdendo la vita; altri velivoli italiani non fecero ritorno alla base in quanto, per un errore di rotta, atterrarono in Tunisia e solo il giorno successivo, dopo essere stati riforniti dai francesi, poterono ripartire alla volta della Sardegna.³⁵

Il generale Cagna, compagno del Maresciallo dell'aria Italo Balbo in tante trasvolate oceaniche, fu insignito di Medaglia d'oro al Valor Militare e la città di Cagliari lo ricorda con una via che ancora oggi porta il suo nome.

Se l'attività delle forze aeree portava a qualche risultato, sia pur minimo, non altrettanto accadeva ai sommergibili del VII° Grupsom i quali, nei rari casi in cui riuscivano ad intercettare la flotta nemica, non riuscivano ad ottenere risultati apprezzabili.³⁶

³⁴ Nonostante l'utilizzo di bombe da appena 50 Kg., gli SM.79 della *Marte* danneggiarono l'incrociatore *Hood*, la portaerei *Ark Royal* e distrussero sette aerei ivi imbarcati, tuttavia anche tre velivoli italiani non rientrarono alla base. Cfr. G. Rocca, *I disperati*, op. cit., p. 126.

³⁵ Il violento fuoco delle artiglierie contraeree inglesi non poté impedire che gli SM.79 colpissero la corazzata *Resolution* ed un cacciatorpediniere; tuttavia essendo rimaste illese, le portaerei *Argus* ed *Ark Royal* poterono far decollare i loro velivoli d'attacco *Swordfish* che bombardarono l'aeroporto e l'idroscalo di Elmas. Il bollettino di guerra del Comando Supremo italiano citava l'azione nemica affermando, però, che 2 velivoli nemici erano stati abbattuti e che l'equipaggio di uno di loro, costretto ad un atterraggio d'emergenza a Bacu Abis, presso Carbonia, era stato fatto prigioniero.

³⁶ Nel periodo compreso fra il luglio e l'agosto 1940 i sommergibili del VII° Grupsom di Cagliari svolsero, costantemente, i loro compiti pur senza incrociare il naviglio nemico; solo a settembre 2 battelli della LXXI^a squadriglia il *Diaspro* e il *Corallo* ebbero modo di avvicinarsi alle navi nemiche ed attaccarle, ma se il primo dovette allontanarsi per sfuggire alla caccia delle torpediniere inglesi, il secondo riuscì a lanciare alcuni siluri senza per altro avere la possibilità di verificare i risultati dell'azione.

Nel tentativo di superare questa situazione, caratterizzata da tutta una serie di attacchi senza risultati, i responsabili del comando sommergibili decisero di apportare modifiche sia alle tattiche d'attacco e di elusione della caccia avversaria, sia alle caratteristiche tecniche dei battelli subacquei.

Il pericolo rappresentato dalle forze armate britanniche, che disponevano di basi non troppo distanti dalla Sardegna e dal resto del territorio nazionale, spinse lo Stato Maggiore del regio esercito a creare centinaia di N.A.P. (Nuclei Anti Paracadutisti), destinati a proteggere aeroporti e installazioni militari dalle azioni di paracadutisti e commandos.³⁷

Il mese di settembre del 1940, dopo un periodo di relativa calma, si aprì con due incursioni aeree nemiche: il 1° settembre una dozzina di velivoli decollati dall'*Ark Royal* attaccò l'aeroporto di Elmas, che non subì alcun danno, mentre il giorno successivo i velivoli nemici attaccarono Cagliari e Iglesias, dove uccisero un aviare e ne ferirono un altro, pur perdendo tre apparecchi.

Qualche giorno dopo, l'8 settembre '40, per ordine del comando aeronautica della Sardegna l'aeroporto di Villacidro venne smobilitato ed il comando dell'8° stormo fu trasferito in volo all'aeroporto di Elmas, sua nuova sede; il primo reparto a partire fu il 27° gruppo B.T. (Bombardamento Terrestre) del maggiore Banchio, decollato il 5, mentre il giorno 8 partirono il 28° gruppo B.T. ed il comandante dell'8° stormo colonnello Bonini.³⁸

Nel settembre '40, a tre mesi dalla firma dell'armistizio con la Francia, il maresciallo Badoglio cominciò a prospettare ai membri del Comando Supremo la possibilità, non più tanto remota, che le forze armate italiane dovessero occupare la Corsica e la Tunisia per evitare che se ne appropriassero gli inglesi intenzionati ad utilizzare quei territori come basi avanzate per colpire il suolo italiano.

I piani per questa azione, denominata in codice *Operazione Speciale C* o *Esigenza C*, contemplavano lo sbarco in più punti della costa ad opera

³⁷ I nuclei anti paracadutisti erano costituiti da compagnie o plotoni mobili incaricati di vigilare su determinate zone considerate particolarmente sensibili; essi sarebbero dovuti intervenire ogni qual volta ci fosse un aviosbarco o un lancio di paracadutisti nemici. In Sardegna e nel resto del meridione furono organizzati anche i servizi di difesa degli aeroporti attuati sia con truppe di terra, sia con artiglierie contraeree, mentre i vari campi d'aviazione erano circondati da ostacoli antisbarco e capisaldi tenuti dai soldati dell'esercito e dagli avieri i quali dovevano essere pronti a rendere inservibili le piste con mine o colpi di cannone. Cfr. M. Roatta, *Otto milioni di baionette*, op. cit. p. 218.

³⁸ Con la partenza del colonnello Bonini il comando dell'aeroporto passava nelle mani del tenente Gennari che si trovò a presidiare le poche attrezzature rimaste dato che, nel corso del mese, le bombe e gli altri materiali furono trasferiti altrove per mezzo di treni e autocolonne. Il personale fu smistato altrove man mano che lo smantellamento dell'aeroporto procedeva, mentre le fattorie della località Pimpisu ed il Casal del Re (caseggiato in cui era sistemato il comando) furono restituiti ai legittimi proprietari i quali se li erano visti requisire in vista delle ostilità; il riarmo dell'aeroporto di Villacidro avverrà appena 2 mesi dopo, quando l'arrivo di nuovi materiali consentirà la ripresa delle attività da quel campo.

delle forze del IX° corpo d'armata, della divisione *Taro* e della *divisione Calabria*, che sarebbe stata sottratta ai suoi compiti di difesa del territorio sardo e trasferita in Corsica.³⁹

La precaria situazione in cui versava la Sardegna era dimostrata dal fatto che, proprio quando il governo italiano aveva deciso il congedo di 600.000 uomini, su un totale di 1.470.000 allora alle armi, le truppe schierate nell'isola furono invece incrementate di numero.⁴⁰

1.4 Il generale Basso comandante militare della Sardegna

Il mese di novembre del 1940 fu caratterizzato da una serie di avvenimenti di particolare interesse per la storia militare della Sardegna, primo fra tutti la nomina del generale Antonio Basso a comandante militare della Sardegna, carica che egli terrà fino all'ottobre 1943.

Il primo impegno del nuovo comandante fu quello di riorganizzare e rafforzare la difesa di un'isola che, all'inizio del conflitto, poteva contare solo due divisioni di fanteria vecchio tipo, su una legione della milizia e nove battaglioni costieri, per un totale di circa 30.000 uomini.

Il generale Basso, ossessionato da una possibile invasione dell'isola da parte delle truppe britanniche, tempestò di richieste i suoi diretti superiori e nei tre anni della sua permanenza in Sardegna riuscì a costruire un apparato bellico di buon livello, soprattutto se paragonato ai normali standard italiani.⁴¹

L'effettivo potenziamento del sistema difensivo dell'isola può essere dimostrato citando l'esempio della diga sul Tirso le cui difese, più di una volta, ressero agli attacchi nemici impedendone la distruzione da parte degli aerosiluranti inglesi; gli sbarramenti retali, gli apparati nebbiogeni e l'artiglieria contraerea riuscirono ad evitare danni incalcolabili alla popolazione della zona e all'economia dell'isola.

All'inizio del novembre 1940 i sommergibili *Alagi*, *Axum*, *Aradam*, *Medusa* e *Diaspro*, tutti del VII° Grupsom di Cagliari, cercarono di intercet-

³⁹ Nel corso di una riunione tenutasi il 25 settembre presso il Comando Supremo si trattò, pure, dell'occupazione di Biserta che, secondo le intenzioni degli strateghi, doveva avvenire attraverso il traghettamento di truppe dai porti della Sicilia. Cfr. Q. Armellini, *Diario di guerra. Nove mesi al Comando Supremo*, Garzanti, Milano, 1946, p. 94.

⁴⁰ E. Canevari, *La Guerra italiana*, vol. II°, op. cit., p. 236-238; F. Minniti, *L'ultima guerra: obiettivi e strategie* in *Storia d'Italia*, op. cit.

⁴¹ Nel corso della guerra le truppe a disposizione del comando militare della Sardegna crebbero numericamente e qualitativamente, oltre a nuove grandi unità mobili sarebbero arrivati nell'isola numerosi reparti costieri tanto che, 3 anni dopo, la difesa delle coste poteva contare su 3 divisioni, 2 brigate e un reggimento autonomo per un totale di oltre 50.000 uomini. Nonostante l'impegno dimostrato nell'approntamento del sistema difensivo della Sardegna, dopo l'8 settembre '43, la mancata lotta contro le truppe tedesche schierate nell'isola gli avrebbe fruttato un processo con l'accusa di *mancata esecuzione d'ordini*, in base ai dettami dell'articolo 100 del codice penale militare di guerra. Cfr. Antonio Basso, *L'armistizio del settembre 1943 in Sardegna*, op. cit., p. 19; Russo – Di Rosa, *Festung Europa 6 giugno 1944*, Fusa, Roma, 1994, p. 43.

tare le navi inglesi che, salpate da Gibilterra, erano impegnate nell'operazione *Coat*; ancora una volta i nostri sommergibili non ottennero risultati e gli aerei nemici, decollati dalle portaerei, bombardarono l'aeroporto di Elmas distruggendo un CANT Z.506 b, un SM.79 ed alcune strutture aeroportuali.

La situazione militare si era fatta sempre più complessa e sembrava evidente che la guerra non sarebbe stata breve, per questo motivo Hitler invitò Mussolini, che precedentemente aveva congedato decine di migliaia di uomini, a richiamare le truppe italiane impegnate sul fronte occidentale, per utilizzarle nello scacchiere mediterraneo. Questa iniziativa non era destinata a sortire effetti positivi e molto presto i comandi italiani, con Mussolini in testa, sarebbero stati costretti a rivolgersi al mal sopportato alleato tedesco per ottenere l'aiuto reso necessario dalle rovinose sconfitte in Grecia e nel deserto libico.⁴²

Il 18 novembre '40, dopo oltre 2 mesi di mancato utilizzo, iniziava il riarmo dell'aeroporto di Villacidro con l'afflusso di uomini e materiali provenienti da altri campi che dovevano servire sia a ristabilire le condizioni utili all'impiego, sia all'attività dei reparti operativi che si apprestavano a calcare le piste di questo aeroporto.

La riattivazione del campo di Villacidro, molto utile data la situazione strategica del Mediterraneo, richiese lavori di riattamento delle costruzioni già esistenti e la realizzazione di nuovi fabbricati da adibire a magazzini, mense, alloggi, ecc. L'approvvigionamento di acqua e cibo, che avveniva nei centri limitrofi, era effettuato con discreti risultati e data la situazione il maggiore Banchio, nuovo comandante dell'aeroporto, ritenne di poter terminare i lavori entro la fine del gennaio 1941 e di questo informò, nella sua relazione trimestrale, il comando aeronautica della Sardegna.⁴³

Il 27 novembre 1940, a sud-ovest della Sardegna, si svolse una delle più lunghe battaglie navali sostenute dalla flotta italiana durante la seconda guerra mondiale che, per il luogo in cui avvenne, prese il nome di battaglia di Capo Teulada.⁴⁴

La battaglia prese avvio in seguito al tentativo della flotta italiana di intercettare un grosso convoglio inglese uscito da Gibilterra per l'operazione *Collar*, mentre le forze della Sardegna erano impegnate in una ricognizione intorno a La Galite nei pressi delle coste tunisine. La flotta italiana era formata da due squadre navali guidate dall'ammiraglio Inigo Campioni e comprendeva 2 corazzate (*Vittorio Veneto* e *Giulio Cesare*), 6 incrociatori

⁴² R. De Felice, *Mussolini l'alleato 1940-45, L'Italia in guerra 1940-43*, Vol. I^o, Tomo I^o, op. cit.

⁴³ I lavori di riattamento del campo di Villacidro, così come quelli degli altri accampamenti delle forze armate della Sardegna, non furono disturbati in alcun modo dal nemico che, in quei frangenti, si era limitato a semplici sorvoli su Carbonia, S.Antioco e Cagliari senza compiere attacchi, neanche quando la DICAT mise in funzione le sue batterie contraeree.

⁴⁴ A. Iachino, *Operazione Mezzo Giugno*, Mondadori, Verona, 1955, p. 9; A. Tosti, *Storia della Seconda Guerra mondiale*, op. cit, p. 340.

pesanti (tra i quali il *Pola*, *Bolzano*), 14 cacciatorpediniere, 4 torpediniere, 10 Mas e 7 sommergibili, compresi quelli del VII° Grupsom di Cagliari; mentre la flotta inglese si componeva di una portaerei, un incrociatore da battaglia, 4 incrociatori, 9 cacciatorpediniere e 4 dragamine.⁴⁵

La presenza della squadra navale britannica fu segnalata, il giorno della sua partenza, da un CANT Z.506 decollato da Elmas con compiti di ricognizione, mentre la copertura aerea fu fornita da una pattuglia di caccia Fiat CR.42 partiti dall'aeroporto di Monserrato.⁴⁶

L'importanza della ricognizione aerea per una flotta che, come quella italiana, non possedeva navi portaerei era notevole tanto più se si pensa che, dopo l'abbattimento di un CANT Z.506 dell'aeronautica della Sardegna, fu un RO.43 catapultato dall'incrociatore *Bolzano* a dare il segnale di scoperta evitando ulteriori sorprese alle forze italiane che, in quel momento, avevano già invertito la rotta e si dirigevano a nord-est.

L'iniziativa dello scontro fu presa dagli inglesi giacché le navi italiane, avendo rotto il contatto col nemico, stavano rientrando alle loro basi, ma le navi contro le quali la Forza H fece fuoco erano gli incrociatori ed i cacciatorpediniere mentre le nostre corazzate si trovavano in posizione avanzata; perciò quando queste ultime invertirono la rotta e comparvero sul teatro del combattimento, alle 13.18, furono gli inglesi a sottrarsi allo scontro e a fare rotta per Gibilterra.⁴⁷

Nel primo pomeriggio i velivoli del comando aeronautica della Sardegna attaccarono le forze navali inglesi; i primi a compiere l'assalto furono 10 SM.79 del 32° stormo scortati dai caccia CR.42, mentre altri SM.79 del 32° e dell'8° stormo si apprestavano a fare altrettanto. Nel corso della giornata furono una trentina gli SM.79 della Sardegna che assalirono la flotta inglese seguiti, poco dopo, da altri velivoli quali CANT Z.506 e CR.42; i piloti ritennero di aver colpito alcune navi e di aver abbattuto vari aerei nemici, tuttavia anche un CR.42 ed un CANT Z.506, colpiti dalle artiglierie inglesi, non fecero ritorno alla base.⁴⁸

⁴⁵ R. Bernotti, *Storia della guerra nel Mediterraneo (1940-43)*, Bianco, Roma, 1960.

⁴⁶ Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 23.

⁴⁷ Nel corso dello scontro le artiglierie della flotta italiana riuscirono a danneggiare gli incrociatori britannici *Kent* e *Birmingham*, mentre la nostra corazzata *Vittorio Veneto* evitò ben 7 siluri lanciati dagli aerosiluranti inglesi due dei quali, per altro, furono abbattuti dal fuoco contraereo. I danni maggiori di quella battaglia furono sofferti, però, dal cacciatorpediniere *Lanciere*, caposquadriglia della scorta alle navi della III^a divisione, il quale raggiunto da una cannonata da 152 m/m sparata dall'incrociatore *Southampton*, fu costretto a fermarsi e più tardi fu nuovamente colpito. Per proteggere il *Lanciere*, momentaneamente immobilizzato, gli altri cacciatorpediniere della XII^a squadriglia stesero una cortina di nebbia artificiale poi, dopo essersi rimesso in moto, il cacciatorpediniere fu preso a rimorchio dal gemello *Ascari* che lo scortò fino al porto di Cagliari con la copertura, a distanza, degli incrociatori della III^a divisione navale. Cfr. Biagini-Fratolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo* VOL II^o, op. cit.; E. Bagnasco, *Navi italiane della 2^a G.M.*, Albertelli, Parma, 1993, p. 23.

⁴⁸ Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 24.

La battaglia di Capo Teulada si concluse sostanzialmente con un nulla di fatto anche perché, ancora una volta, lo scarso coordinamento fra la Marina e l'Aeronautica italiane non consentì di approfittare dei vantaggi derivanti dalla vicinanza delle basi sarde al luogo della battaglia; i caccia, poi, non avevano sufficiente autonomia per scortare le navi, mentre i bombardieri si erano trovati ad affrontare il fuoco concentrato delle artiglierie nemiche senza potervi sfuggire. Queste difficoltà rispecchiavano gli stessi problemi esistenti fra i comandi delle rispettive forze armate, infatti, tra il comando aeronautica di Cagliari e il comando Marina di La Maddalena esistevano persistenti difficoltà di collegamento.

Nel mese di dicembre il maresciallo Badoglio fu sostituito nella carica di capo di stato maggiore generale da Ugo Cavallero, considerato nell'ambiente militare un fervente tedescofilo, il quale perfezionò il rafforzamento organico di almeno 50 divisioni del regio esercito, tra le quali la *Calabria* e la *Cremona* che, alcuni mesi dopo, sarebbe stata dislocata in Sardegna in vista di un suo possibile utilizzo per l'invasione della Corsica.

Il corso degli eventi aveva reso manifesto che la guerra non sarebbe stata breve e che, soprattutto nelle isole, la preparazione bellica era inadeguata come dimostrato dal fatto che, quando entrarono in produzione carri armati come gli M.13 e gli M.14, in Sardegna furono mantenuti in linea i carri L e i SOMUA S35 francesi di preda bellica e con molto ritardo giunsero i nuovi cannoni da 90/53 della Ansaldo.⁴⁹

Il 10 dicembre 1940 fu sciolta la X^a brigata aerea *Marte* e i suoi due stormi da bombardamento terrestre, 8° e 32°, furono posti alle dirette dipendenze del comando aeronautica della Sardegna.

Tra la fine del 1940 e l'inizio del '41 la Gran Bretagna, che da mesi si batteva da sola contro le forze dell'Asse, predispose alcune iniziative tendenti a favorire l'uscita dell'Italia dal conflitto; a tale scopo lo *Special Operations Executive* (S.O.E.) pensò allo sbarco di elementi antifascisti in Sardegna e Sicilia con il compito di preparare uno sbarco inglese, di attuare sabotaggi, ecc.⁵⁰

Il progetto di far sbarcare in Sardegna Emilio Lussu, il più importante leader politico isolano, aveva due diverse finalità: costituire nell'isola il primo nucleo dell'Italia libera e spingere gli ambienti moderati del mondo politico italiano a puntare alla pace separata fra Italia e Gran Bretagna. In vista del possibile sbarco nell'isola Lussu frequentò un corso per sabotatori imparando le tecniche, tipiche dei commandos, che gli sarebbero state utili e gli avrebbero consentito di agire alle spalle del dispositivo italo-tedesco e di tenersi in contatto con gli Alleati.

⁴⁹ F. Di Lauro, *L'esercito italiano dal I° tricolore al I° centenario*, op. cit.

⁵⁰ E. Aga Rossi, *Una nazione allo sbando. L'armistizio italiano del settembre 1943*, Il Mulino, Bologna, 1993, p. 22.

Nello stesso periodo avvennero le prime manifestazioni di malcontento popolare contro il razionamento dei viveri e le altre restrizioni decise dalle autorità; nella sola Cagliari, fra il giugno '40 e l'agosto '41 vi furono tre denunce e 39 persone imputate per sciopero o serrata vietata. Questi numeri erano inferiori alle cifre registrate nel periodo che precedette la dichiarazione di guerra; ciò dimostrava che la popolazione del capoluogo isolano non aveva ancora risentito delle privazioni dovute agli eventi bellici.⁵¹

1.5 Il rafforzamento nell'apparato bellico nel 1941

1.5.1 La difesa delle coste, degli aeroporti e delle installazioni

Il potenziamento della struttura militare, così come lo prospettava il generale Basso, poteva essere realizzato sia con l'arrivo di nuove truppe, sia con un maggiore addestramento al combattimento delle forze già presenti in Sardegna; per questo motivo il 1941 si aprì con i reparti costieri impegnati in esercitazioni presidiarie a partiti contrapposti e in quelle di aerocooperazione, destinate a migliorare la resa in combattimento e la collaborazione con le forze aeree.

Nuove direttive relative al potenziamento delle difese costiere della Sardegna furono emanate intorno alla metà di gennaio quando il capo del governo, preoccupato per le sorti del territorio metropolitano, aveva chiesto che la Sicilia, la Sardegna e la Calabria fossero ulteriormente protette contro possibili invasioni nemiche. In quest'ambito può essere fatto rientrare anche il trasferimento in Sardegna della divisione di fanteria *Cremona*, reparto cui furono affidati compiti addestrativi in vista di un suo utilizzo in Corsica.⁵²

La realizzazione di un adeguato sistema difensivo, tuttavia, non poteva prescindere dal rafforzamento della componente aeronautica che, in quel sistema, rappresentava l'elemento di protezione a distanza del territorio sardo. L'occasione di potenziare la difesa aerea fu colta dallo stato maggiore dell'aeronautica, in seguito ad un attacco nemico in cui mancò del tutto l'intervento dei caccia italiani; in conseguenza di ciò le autorità militari predisposero nuovi piani in base ai quali i reparti da caccia, durante

⁵¹ Nel periodo compreso fra il giugno '40 ed il febbraio '43 i problemi più gravi causati dalla guerra erano rappresentati dalle difficoltà negli approvvigionamenti e nei trasporti; lo scoppio delle ostilità aveva accresciuto i problemi manifestatisi fin dal 1937, ma furono i violenti bombardamenti del febbraio '43 a far piombare la popolazione in grosse difficoltà ed a provocare un gran numero di vittime. Cfr. Guido Melis a cura di, *L'antifascismo in Sardegna*, Vol. 2°, Della Torre, Cagliari, 1986, p. 71 e R. De Felice, *Mussolini l'alleato 1940-45. Crisi e agonia del regime*, Vol. I°, Tomo I°, Einaudi, Torino, 1990, p. 728.

⁵² Il Ministero della Guerra aveva deciso di rafforzare l'apparato difensivo di tutta l'Italia meridionale, tuttavia la scelta finale fu quella di potenziare le forze presenti nelle isole maggiori, in Puglia e in Calabria, infatti le regioni del sud subivano, spesso, gli attacchi da parte dei commandos nemici. Cfr. Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo* VOL III°, Fusa, Roma, 1989.

gli attacchi nemici, sarebbero dovuti convergere con celerità sui velivoli attaccanti.⁵³

Superaereo decise di inviare nell'isola la 280^a squadriglia aerosiluranti la quale, sotto il comando del capitano Moioli, si schierò sull'aeroporto di Elmas con i suoi SM.79 modificati e adibiti al trasporto e lancio di siluri; le squadriglie di aerosiluranti italiani ed il X^o CAT (Corpo Aereo Tedesco) costituivano le due novità presentate dai comandi italo-tedeschi nel nuovo anno.⁵⁴

Proprio quando le forze dell'Asse decisero di rafforzare la loro componente aerea in Sardegna, gli inglesi decisero di compiere un attacco contro la diga del Tirso, Oristano e Santa Caterina di Pittinurri; l'azione, verificatasi ai primi del febbraio 1941, se coronata da successo avrebbe potuto avere ripercussioni negative sulla popolazione civile, oltre che sulla produzione d'energia elettrica.⁵⁵

L'azione degli otto Swordfish, decollati da una portaerei della Forza H, non ebbe successo per l'inadeguatezza degli ordigni utilizzati, tuttavia lo Stato Maggiore del regio esercito, per non correre ulteriori rischi, decise di rinforzare le difese con reti parasiluri, simili a quelle utilizzate nei porti per proteggere le navi alla fonda; il nuovo sistema difensivo fu costituito con la collaborazione di personale esperto fornito dalla regia Marina.

Nel corso della prima decade di febbraio del 1941, vi fu una crescita della tensione presso il comando difesa territoriale della Sardegna a causa di alcune "voci" che indicavano l'isola come obiettivo di un possibile sbarco britannico; in realtà, in quel momento e fino all'autunno del 1941, gli inglesi non sarebbero stati in grado di compiere azioni anfibie dal momento che le loro esigue forze erano impegnate a fondo in nord-Africa.⁵⁶

⁵³ I piani di Superaereo prevedevano anche la collaborazione fra i reparti da caccia e la difesa territoriale da realizzarsi con l'aumento dei reparti da caccia tradizionale, con la creazione di squadriglie per la caccia notturna e la costituzione di un nuovo sistema radiotelegrafico che consentisse il collegamento diretto fra gli aerei in volo ed i comandi della difesa contraerea a terra. Cfr. F. Mattesini, *Le direttive tecnico-operative di Superaereo*, S.T.A.I., Roma, p. 459.

⁵⁴ I velivoli del Corpo Aereo Tedesco, fra i quali un buon numero di Junkers Ju 87 (*Stukas*), furono schierati in Sardegna, Sicilia e Puglia subito dopo l'arrivo in Libia dei primi reparti dell'Afrika Korps; compito delle forze aeree tedesche era quello di proteggere l'arrivo delle truppe e di difendere i convogli impegnati nei rifornimenti alle medesime. Cfr. E. Collotti, *La seconda guerra mondiale*, Loescher, Torino, 1973, p. 104; F. Mattesini, *Le direttive tecnico-operative di Superaereo*, S.T.A.I., Roma, p. 459.

⁵⁵ L'attacco non sortì effetti poiché due siluri e una bomba che furono sganciati non esplosero e gli altri ordigni non intaccarono le chiuse della diga sul Tirso; il tiro delle armi di bordo ferì due militi della difesa contraerea, ma nel corso dell'azione un velivolo nemico fu abbattuto e il suo equipaggio, formato da due ufficiali e un graduato, fu catturato. Il pericolo corso dalla diga, la cui distruzione avrebbe potuto causare una strage, convinse gli alti comandi italiani a diminuire il livello delle acque; tale provvedimento fu revocato, solamente, il 15 aprile allorché il duce autorizzò lo Stato Maggiore del regio esercito a ripristinare il precedente livello delle acque. Cfr. Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo* VOL III^o, op. cit.

⁵⁶ Gli agenti del Servizio Informazioni Militare (S.I.M.) erano stati messi in allarme dal fatto che a Gibilterra si attendeva l'arrivo di 2 piroscafi carichi di truppe e di imbarcazioni armate utilizzate, in genere, per l'effettuazione di azioni di sbarco. Cfr. M. Roatta, *Otto milioni di baionette*, op. cit, p. 220.

Il persistente stato di allarme, sia pure non seguito da attacchi aerei o sbarchi di truppe nemiche, fece sì che il Comando Supremo decidesse la mobilitazione in Sardegna di nuove forze tra le quali la 176ª legione camicie nere, accompagnata dalla costituzione di 12 nuovi battaglioni per il tiro marittimo con organici al 75% della forza.

Il 15 febbraio 1941 le forze armate di Sicilia e Sardegna passavano alle dipendenze della 6ª armata, che da poco tempo aveva trasferito il suo comando a Cava dei Tirreni, tuttavia già il 30 ottobre 1941 le truppe della Sardegna avrebbero cambiato nuovamente dipendenza gerarchica passando sotto il comando della 7ª armata; solo nell'ultima fase del conflitto, a causa delle necessità imposte dalla situazione bellica, l'isola avrebbe avuto un comando militare autonomo.⁵⁷

1.5.2 La divisione *Cremona* e l'*Esigenza C*

Il 3 marzo 1941 lo Stato Maggiore del regio esercito decise che, anche nell'eventualità di uno sbarco italiano in Corsica, la Sardegna sarebbe stata presidiata comunque da almeno due divisioni di fanteria, per questo motivo le divisioni *Sabauda* e *Calabria* avrebbero continuato a presidiare l'isola, mentre la divisione *Cremona*, che nel frattempo era stata preferita alla *Friuli*, le avrebbe affiancate sul territorio sardo anche se con finalità diverse.⁵⁸

La divisione *Cremona* cominciò ad approdare in Sardegna quello stesso mese, sbarcando i mezzi e materiali a Olbia e gli uomini nel porto di Cagliari dal quale, in seguito, avrebbero raggiunto Macomer e Abbasanta, dove erano in allestimento alcuni accampamenti.

Le forze della divisione *Cremona*, nonostante fossero impegnate in attività addestrative, contribuivano a rafforzare l'apparato difensivo della Sardegna, nello stesso tempo l'arrivo di altri reparti dalla penisola consentì il potenziamento dell'artiglieria del XIII° corpo d'armata.⁵⁹

L'attuazione dell'*Esigenza C*, in ogni caso, necessitava anche di un certo numero di velivoli destinati a fornire la copertura aerea e di navi per il trasporto delle truppe, per questo motivo il generale Pricolo, Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica, definì quali reparti, una volta decollati dalla

⁵⁷ D. Ferrari, *La difesa della costa italiana nella 2ª G.M.*, op. cit., p. 116.

⁵⁸ Una volta riunitisi, i reparti della *Cremona* iniziarono un ciclo addestrativo di alcuni mesi, compiuto presso l'isola di La Maddalena, che prevedeva operazioni di imbarco e sbarco in previsione di una possibile invasione della Corsica. Cfr. Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo*, Vol. III°, op. cit.

⁵⁹ Tali reparti erano rappresentati dal XXXIV° gruppo da 109/28 del 7° reggimento artiglieria di corpo d'armata dislocatosi a Sanluri e dal CXXVI° gruppo da 149/13 che si dislocò a San Gavino Monreale; mentre altri reparti del medesimo raggruppamento cambiavano sede, come nel caso del III° gruppo e del XXX° gruppo che da Bosa Marina si trasferivano a Bonorva. Cfr. AUSSME, *Diario Storico-militare del C.do Art. di C. d'A.*, Ago-Set-ott 1942.

Sardegna, avrebbero dovuto collaborare alla conquista della Corsica bombardando gli obiettivi non attaccabili dal mare.⁶⁰

Il sopraggiungere di nuovi eventi bellici fece sospendere momentaneamente le operazioni relative all'*Esigenza C*, ma la divisione *Cremona* e le altre unità non altrimenti utilizzate continuarono ad addestrarsi per questa missione.

La rinuncia all'azione contro la Corsica era stata dettata dalla necessità diappare le falle verificatesi in altri scacchieri ma, come altre volte, sarebbe stato il pericolo di un analogo tentativo britannico a far rispolverare i piani relativi alla conquista dei territori francesi nel Mediterraneo.

I rapporti del controspionaggio italiano paventavano il rischio di infiltrazioni nemiche sul territorio sardo, perciò il Comando Supremo decise di limitare gli spostamenti di personale civile in aree considerate di particolare interesse militare; in base ai nuovi ordini chi voleva recarsi in queste località avrebbe dovuto richiedere un *lasciapassare* che le autorità concedevano difficilmente, peraltro la richiesta di un simile documento avrebbe messo in allarme la polizia e i servizi segreti che avrebbero fatto indagini sul conto del richiedente.⁶¹

Il 19 maggio 1941 il generale Cavallero assunse, di fatto, la carica di Capo di Stato Maggiore Generale e avviò una profonda riforma dell'apparato bellico che prevedeva sia la costituzione di 16 nuove divisioni, sia la creazione di una *riserva centrale* formata da deboli divisioni di fanteria, da utilizzare per il mantenimento dell'ordine pubblico.⁶²

Alla data del 1° giugno 1941, dopo le modifiche apportate da Cavallero, le forze armate schierate in Sardegna avevano un nuovo quadro di battaglia rispetto a quello dell'inizio del conflitto; il nuovo organigramma le vedeva dipendenti dalla 6^a armata del generale Rosi, mentre il XIII° corpo d'armata, comandato dal generale Basso, avrebbe avuto giurisdizione sulle divisioni di fanteria *Sabauda* del generale Sozzani, *Calabria* del generale Castagna e *Cremona* del generale Mondino.⁶³

⁶⁰ La copertura alle truppe da sbarco, negli intenti di Pricolo, necessitava dell'utilizzo di forze da bombardamento terrestre e di reparti da caccia, per questo motivo fu decisa la mobilitazione del 32° stormo B.T. di Decimomannu, del 51° gruppo B.T. e della 155^a squadriglia caccia di Alghero, nonché del 3° gruppo caccia di Monserrato che, per l'occasione, si sarebbe trasferito su un aeroporto del nord Sardegna.

⁶¹ C. Amè, *Guerra segreta in Italia (1940-43)*, op. cit., p. 147.

⁶² La politica riformatrice di Cavallero avrebbe dovuto raggiungere il culmine nella primavera del '42, ma tutta una serie di problemi di carattere materiale ed economico non consentì il conseguimento del pieno risultato, cioè una forza complessiva di 80 divisioni, tuttavia, pur senza raggiungere l'obiettivo, il nuovo Capo di Stato Maggiore riuscì a portare benefici all'intero apparato bellico italiano. Cfr. L. Ceva, *Storia della società italiana dall'unità a oggi*, op. cit., p. 342.

⁶³ Il generale Basso aveva già raggiunto i limiti d'età per essere immesso nella riserva, tuttavia il Comando Supremo lo confermò nella carica manifestando un forte apprezzamento per il lavoro svolto a capo delle truppe della Sardegna. Cfr. Antonio Basso, *L'armistizio del settembre 1943 in Sardegna*, op. cit., p. 25.

La situazione bellica nel Mar Mediterraneo si era fatta stabile tanto che, per lungo tempo, gli unici allarmi per la difesa territoriale della Sardegna furono legati alle azioni dei sommergibili nemici che sempre più spesso si spingevano all'attacco del naviglio mercantile fin sotto le coste dell'isola.⁶⁴

Alla fine di luglio tornò in auge l'idea di invadere la Corsica, infatti la C.I.A.F. (Commissione Italiana di Armistizio con la Francia) in un suo studio riteneva che la Corsica, unitamente alla Sardegna, costituisse un bastione naturale per la difesa delle coste tirreniche, a tale scopo ne auspicava la conquista. Mussolini si era convinto del fatto che, a seguito della riforma Cavallero, le forze armate italiane si fossero rafforzate al punto da rendere possibile l'invasione del possedimento francese.⁶⁵

Il 22 agosto 1941 i capi di stato maggiore della Marina e dell'aeronautica indicarono i nuovi principi ai quali si sarebbero dovute attenere le loro forze armate nei confronti della flotta inglese; tra le azioni che dovevano essere intraprese rientravano l'esplorazione foranea con sommergibili ad ovest della Sardegna, il rafforzamento della ricognizione marittima nell'isola e il trasferimento in Sardegna o in Sicilia di quattro squadriglie di caccia MC.200 della 3ª squadra aerea con il compito di scortare la flotta italiana impegnata in battaglia con quella britannica.

Il Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica generale Cappa e quello della Marina Fioravanzo, giunti in Sardegna col compito di ispezionare le forze aeronavali ivi schierate e di valutare la possibilità di utilizzarle per l'impiego *a massa* (utilizzo di molti aerei e sommergibili contro lo stesso bersaglio) contro la flotta inglese, ritennero che il numero di velivoli a disposizione dell'aeronautica dell'isola fosse troppo esiguo, c'erano infatti solo 12 aerosiluranti SM.79, 24 bombardieri (16 SM.79 e 8 CANT Z.1007 bis) e 62 caccia (32 MC.200 e 30 CR.42), per questo motivo proposero al Comando Supremo l'invio di rinforzi.⁶⁶

⁶⁴ L'attività dei sommergibili nemici si sviluppò in più assalti a cominciare da quello contro una nave vedetta della vigilanza foranea del porto di Cagliari che, ai primi dell'agosto '41, fu cannoneggiata da un battello britannico portatosi fin nel Golfo di Cagliari, mentre un altro attacco fu compiuto nei pressi di Capo Spartivento allorché un sommergibile cercò di colare a picco un motoveliero che reagì al fuoco ferendo tre marinai del sommergibile nemico. Cfr. Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo*, Vol. IV^o, op. cit.

⁶⁵ Il capo del governo inviò a Cavallero un promemoria nel quale erano specificate le caratteristiche delle unità che avrebbero dovuto partecipare all'operazione; nel dettaglio si parlava di almeno tre divisioni di fanteria normale, mentre altre tre avrebbero dovuto proteggere la Sardegna da un possibile tentativo di sbarco nemico che, secondo Mussolini, era tutt'altro che improbabile in quella fase della guerra; dal momento che, in quel frangente, nell'organico dell'esercito non c'erano queste forze manifestò la necessità di costituire almeno altre due nuove divisioni. Cfr. E. Canevari, *La guerra italiana*, vol. II^o, op. cit., p. 464 e L. Ceva, *Storia della società italiana dall'unità a oggi*, op. cit., p. 506; R. Cruccu, *L'Italia e la Corsica nella Seconda Guerra mondiale* in *Memorie Storiche* 1977, Roma, 1977, p. 12.

⁶⁶ Il successo di un attacco *a massa* poteva essere realizzato solo se gli equipaggi degli aerosiluranti fossero stati ben addestrati e adeguatamente assistiti dalla ricognizione marittima che, prima del loro attacco, doveva fornire l'esatta posizione delle navi nemiche; questi erano gli elementi da tenere in considerazione nella predisposizione di un valido piano d'attacco combinato. Cfr. F. Mattesini, *Le direttive tecnico-operative di Superaereo*, op. cit., p. 738.

Nell'ultimo scorcio di settembre Cagliari e ancor più l'aeroporto di Elmas, nel frattempo divenuto sede del comando aeronautica della Sardegna, furono poste in allarme a causa di azioni nemiche che causarono danni materiali ai velivoli a terra e il ferimento di alcuni avieri; le batterie della difesa contraerea risposero efficacemente abbattendo alcuni velivoli nemici.

Con l'arrivo dell'autunno lo Stato Maggiore del regio esercito inviò al Comando Supremo i resoconti sulla situazione della difesa costiera e sulla protezione delle infrastrutture della Sardegna, questo proprio mentre era stata decisa l'adozione di nuove direttive per la difesa delle frontiere marittime in vista di una possibile azione anfibia britannica in una zona sconosciuta delle coste italiane.

Le nuove direttive, espresse nella *Circolare 3 CSM "Difesa delle frontiere marittime"* del 24 ottobre '41, si basavano sulle convinzioni del generale Roatta, Capo di Stato Maggiore dell'esercito, secondo le quali per contrastare questo tipo di azioni nemiche occorreva creare fortificazioni estese e divise in più linee consecutive, con alle spalle ingenti forze motorizzate destinate a tamponare le falle che si fossero eventualmente aperte nello schieramento difensivo. Il primo compito da espletare doveva essere la fortificazione dei porti e dei tratti più vulnerabili della costa.⁶⁷

Il progetto di rafforzamento delle fortificazioni costiere redatto dallo Stato Maggiore prevedeva la fortificazione dei principali porti sia per quanto riguarda il lato mare, sia per quello terrestre, inoltre contemplava la fortificazione delle zone costiere di particolare importanza con la costruzione di sbarramenti anticarro fissi (fossati e cavalli di frisia in cemento) coadiuvati da pezzi d'artiglieria, nonché la fortificazione arretrata dei tratti di costa più accessibili e la sorveglianza armata di tutti i litorali. La mancanza di manodopera, che del resto era sentita anche nelle miniere del Sulcis, rendeva difficile il completamento del sistema di fortificazioni previsto da Roatta, per questo motivo il Comando Supremo decise che sia i prigionieri di guerra detenuti nel campo di Carbonia, sia le persone esonerate dal servizio militare dovessero essere adibite al lavoro in miniera o alla costruzione delle strutture difensive.⁶⁸

⁶⁷ Secondo le direttive contenute nella circolare 3 CSM, la difesa costiera si basava su alcuni pilastri fondamentali che comprendevano sia le fortificazioni, sia le truppe di manovra le quali, unitamente all'azione della Marina e dell'aeronautica, dovevano contribuire alla distruzione delle forze nemiche eventualmente sbarcate. Cfr. Carro-Grioni a cura di, *L'arco di contenimento di Quartu Sant'Elena. Fortificazioni della seconda guerra mondiale in Sardegna*, Quartu S.Elena, 2002, p. 9; D. Ferrari, *La difesa della costa italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, op. cit., p. 118.

⁶⁸ Fra la fine del 1941 e l'inizio del 1942, l'afflusso di nuovi reparti da difesa costiera provenienti dalla penisola, unitamente alla trasformazione in reparti da posizione costiera di unità adibite alla protezione di depositi e polveriere, consentì la formazione di nuovi settori costieri controllati da reggimenti autonomi, brigate e divisioni costiere di nuova costituzione; in Sardegna, nell'estate del '43, si arrivò ad avere 3 divisioni costiere, 2 brigate costiere e un reggimento autonomo.

Per incrementare il numero di unità mobili a disposizione del generale Basso, nel corso dell'ottobre 1941, lo Stato Maggiore del regio esercito decise l'invio in Sardegna del XXX° *raggruppamento camicie nere* costituito da due legioni di camice nere d'assalto: la 55ª *alpina friulana*, proveniente da Gemona del Friuli e la 195ª *Giovanni dalla Bande Nere*.⁶⁹

A questo punto della guerra Mussolini era ormai consapevole del fatto che il conflitto non sarebbe stato breve e che, perciò, sarebbero state necessarie notevoli risorse per alimentare, equipaggiare e rifornire gli oltre due milioni di uomini alle armi. L'Italia, però, non possedeva tali risorse e ciò l'avrebbe resa sempre più dipendente dalla Germania trascinandola in un baratro che rischiava di essere senza ritorno. Il sogno della guerra parallela era tramontato con le sconfitte in Grecia e Libia, ma ora stava svanendo anche la possibilità di continuare la guerra su un piano di parità con l'alleato; le paure di chi aveva cercato di frenare le smanie interventiste del dittatore italiano si stavano materializzando.

La Sardegna era sempre più spesso obiettivo delle forze aeronavali britanniche che, per poter agire nel Mediterraneo occidentale, avevano la necessità di rendere inoffensive le basi aeree e navali dell'isola. La situazione militare si era fatta così grave che, il 13 ottobre '41, Mussolini dichiarò la Sardegna, la Sicilia e la Calabria *zone d'operazioni*; poteva sembrare paradossale, ma solo dopo 16 mesi di guerra si decise che quei territori potevano essere considerati fronti di guerra.

L'uscita in mare della Forza H di Gibilterra provocava continui allarmi alla difesa territoriale della Sardegna che, peraltro, era tenuta sul chi va là anche dalla presenza dei sommergibili nemici lungo le coste dell'isola impegnati in attacchi sempre più frequenti nei confronti del naviglio italiano; allo stesso tempo le incursioni aeree sull'aeroporto di Elmas, oltre a provocare danni materiali, contribuivano a creare malcontento fra la popolazione.⁷⁰

Nell'ultimo trimestre del '41 fu costituito un nuovo Corpo Aereo Tedesco, classificato come VIII°, che schierò parte dei suoi velivoli in Sardegna; si trattava di un gruppo caccia e di uno da bombardamento che, dislocati nella

⁶⁹ La 55ª Legione camicie nere appena giunta in Sardegna fu dislocata, fino al novembre '42, prima a Paulilatino e poi a La Maddalena e Caprera da dove, al seguito della divisione di fanteria *Cremona*, passò in Corsica dopo la sua invasione da parte delle truppe italiane. La 195ª Legione, invece, fu costituita nel febbraio '41 con 2 battaglioni da montagna che, poi, furono trasformati nei battaglioni d'assalto LXXI° (Faenza) e LXXXI° (Ravenna) a cui si aggiunse la 94ª compagnia mitraglieri camicie nere; questa Legione giunse a Cagliari in ottobre e come parte del XXX° *raggruppamento camicie nere* fu dislocata nell'arcipelago maddalenino dove rimase fino allo scioglimento della milizia avvenuto il 6 dicembre 1943. Cfr. Lucas-De Vecchi, *Storia delle Unità combattenti della M.V.S.N.*, op. cit.

⁷⁰ Un esempio di quanto sostenuto fu rappresentato da un episodio del 4 ottobre '41, allorché un sommergibile britannico affondò il piroscafo francese *Oued Yquen* (questo il nome nei documenti) nei pressi di Terranova, causando 2 feriti tra i membri dell'equipaggio. Un episodio non dissimile avvenne il 24 ottobre al largo del Golfo dell'Asinara quando un battello nemico, giunto presso le coste sarde, cannoneggiò il litorale della Sardegna nord-occidentale.

zona di Cagliari, avviarono una stretta collaborazione con i piloti italiani proprio mentre il nemico si faceva più pressante nel Mediterraneo.

L'importanza delle basi aeronavali della Sardegna si fece sentire sul finire del '41 quando il Capo di Stato Maggiore Generale incaricò i reparti aerei ivi dislocati di collaborare con le forze di terra impegnate in Marmarica (Libia), questo perché le autorità ritenevano che l'aviazione schierata in nord-Africa non fosse in grado di fornire un adeguato supporto di fuoco.

Il fatto che la Sardegna fosse diventata zona d'operazioni spinse gli alti comandi a una nuova valutazione del suo apparato bellico così, nel mese di novembre, il Capo di Stato Maggiore dell'esercito, generale Mario Roatta, si recò nell'isola per ispezionare le truppe del XIII° corpo d'armata; accompagnato dal sottocapo Zanussi e da altri ufficiali ebbe modo di constatare la reale situazione dell'isola e di darne esauriente resoconto al generale Cavallero.

Il generale Roatta decise di approfittare di questo viaggio nell'isola per valutare a fondo le capacità belliche delle grandi unità ivi dislocate, per questo motivo organizzò alcune *esercitazioni d'insieme* nel corso delle quali rimase colpito dalla preparazione della divisione *Cremona*, schierata nel nord Sardegna e della divisione *Sabauda* dislocata nel sud.⁷¹

Nel corso dell'ultima settimana del 1941 il generale Roatta, che aveva avuto modo di valutare in prima persona la situazione delle forze armate dell'isola, chiese al Comando Supremo l'invio di nuovi automezzi in Sardegna, dove la soluzione dei problemi di collegamento era di primaria importanza, rimediando alle difficoltà dovute anche al fatto che, fino a quel momento, alle necessità della Sardegna erano state anteposte quelle di Sicilia e Calabria.⁷²

1.6 Compiti e attività delle forze aeronavali nel corso del '41

1.6.1 La collaborazione fra la Marina e la Regia Aeronautica

La Regia Aeronautica ricopriva un ruolo di primo piano nella scoperta e neutralizzazione delle puntate offensive operate dalla flotta britannica di Gibilterra la quale, fin dai primi giorni del '41 aveva predisposto una serie di operazioni destinate al rifornimento dell'isola di Malta, delle truppe inglesi schierate in Grecia, ecc.

⁷¹ Nel corso del sopralluogo il capo dell'esercito ebbe modo di rilevare alcune mancanze nel settore dell'artiglieria contraerea, ma riconobbe che l'impegno posto dal generale Basso nel rafforzare lo schieramento delle forze armate della Sardegna, aveva dato i suoi risultati almeno in relazione alle possibilità offerte dalle contingenze economico-militari. Riguardo alla *Cremona* Roatta si esprime in questi termini: «...la divisione risulta disciplinata, ben allenata e addestrata, a dispetto della poco confortante immagine che, di sé, dà il suo comandante...». Cfr. G. Zanussi, *Guerra e catastrofe d'Italia*, Corso, Roma, 1945, p. 163.

⁷² U. Cavallero, *Comando Supremo, diario (1940-43) del Capo di SM Generale*, Cappelli, Bologna, 1948, p. 178.

Il 9 gennaio 10 SM.79 decollarono da Alghero e Decimomannu per intercettare una formazione navale inglese, comprendente anche una portaerei e due corazzate, segnalata nei pressi di Bona in Algeria e diretta verso est.

Nell'intento di impedire che la manovra, denominata *Operazione Excess*, avesse successo, il Comando Supremo italiano affiancò ai bombardieri alcuni sommergibili del VII° Grupsom di Cagliari, segnatamente l'*Axum*, l'*Aradam*, il *Diaspro* e il *Corallo*; sia i velivoli che i sommergibili non furono in grado di ottenere risultati apprezzabili, anche se nel caso degli SM.79 ci sono notizie contrastanti in proposito.⁷³

Alla fine di gennaio la Forza H salpò ancora una volta da Gibilterra con l'intento di attaccare Genova, ma per trarre in inganno le difese italiane effettuò una manovra diversiva dirigendo verso le coste della Sardegna e attaccando la diga del Tirso; l'azione non sortì alcun effetto materiale, ma sviò gli aerei dell'aeronautica della Sardegna e attirò la flotta italiana ad ovest della Sardegna, lontana dal capoluogo ligure, che era il vero obiettivo delle navi inglesi.⁷⁴

Nel secondo bimestre del 1941, Cagliari e la Sardegna in genere vissero un periodo di tranquillità in quanto i bombardamenti italo-tedeschi, che avevano temporaneamente reso inservibili le piste degli aeroporti di Malta, impedirono agli inglesi di usufruire di basi ravvicinate da cui attaccare l'isola.

Dopo alcuni mesi di tranquillità fu nella prima decade di maggio che la flotta inglese portò una nuova minaccia alla Sardegna, provocando la reazione delle forze aeree e subacquee stanziate nell'isola; le navi furono attaccate una prima volta in un punto 80 miglia a sud-ovest della Sardegna, ma le azioni di bombardamento proseguirono per alcuni giorni, coinvolgendo anche gli aerosiluranti della 280^a squadriglia di Elmas che, scortati dai caccia del 6° stormo di Monserrato, poterono andare all'attacco sia pure senza apparenti risultati.⁷⁵

⁷³ Né l'*Axum*, né l'*Aradam* poterono intervenire contro il nemico, mentre i sommergibili *Diaspro* e *Corallo* dovettero far ritorno a Cagliari per le avarie che li avevano afflitti durante la missione. Tra la fine del '40 e l'inizio del 1941 la tattica dei sommergibili italiani contemplerà il pattugliamento delle rotte battute dal traffico e l'agguato di ventiquattrore davanti ai porti nemici; dal momento che tale tattica non ebbe risultati apprezzabili fu, ben presto, abbandonata. Cfr. M. Bertini, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Vol. XIII^o, Tomo I^o, op. cit., p. 125.

⁷⁴ La mancanza di notizie certe fece muovere alla cieca la flotta italiana che, sotto il comando dell'ammiraglio Iachino, si dislocò a ponente di Capo Testa e non poté intervenire contro quella inglese che, nel frattempo, stava bombardando Genova dopo aver attuato azioni diversive anche su Alghero e Cagliari; non miglior sorte ebbero i velivoli delle squadriglie 88^a e 89^a del 32° stormo e dell'8° stormo di Alghero che, a causa di errate segnalazioni furono mandati "fuori strada." Cfr. R. Bernotti, *Storia della guerra nel Mediterraneo*, op. cit., p. 129.

⁷⁵ Durante l'azione dell'otto maggio '41 una quindicina di CR.42 impegnò i velivoli delle portaerei britanniche consentendo, così, ai 5 aerosiluranti della 280^a squadriglia di abbassarsi e lanciare i loro ordigni; nel corso dell'attacco andarono perduti il velivolo del sottotenente Cappa inabissatosi con tutto l'equipaggio e quello del capitano Moioli che, costretto all'amaraggio nei pressi di La Galite, fu salvato da un idrovolante francese.

Nei giorni successivi l'aeronautica della Sardegna compì ulteriori attacchi e in uno di questi, portato da una quindicina di SM.79 del 32° stormo di Decimomannu e da una ventina di caccia di scorta, i piloti ritennero di aver colpito una portaerei, una corazzata ed un piroscafo; non altrettanto fortunata fu l'azione degli aerei dell'8° stormo e dei sommergibili del VII° Grupsom. Per le forze inglesi questa operazione, denominata *Tiger*, poteva dunque considerarsi un successo tanto più che, come altre volte, non confermarono nessuno dei successi vantati dai piloti italiani.

La campagna aerea contro la flotta inglese era stata ancora una volta insoddisfacente, il Comando Supremo, però, non ritenne necessario intervenire a fondo sulla componente di volo dell'aeronautica della Sardegna, per questo si limitò all'invio di nuovi reparti di aerosiluranti e alla costituzione di una sezione per la caccia notturna, composta di tre velivoli del tipo CR.42.

Il mancato successo degli attacchi aerei, tuttavia, fece comprendere ai comandi che tra la Marina e l'aeronautica non c'era grosso affiatamento per questo motivo si pensò a nuove direttive che favorissero una maggiore collaborazione; la riuscita di azioni combinate fra le due forze armate richiedeva esercitazioni di cooperazione che non erano mai state fatte prima, inoltre le direttive allora in vigore vietavano alle forze aeree di intervenire se le nostre navi erano in combattimento con quelle nemiche.⁷⁶

Nel tentativo di porre un freno ai continui insuccessi delle forze aeronavali italiane, il 28 maggio 1941 furono posti in essere piani che prevedevano l'azione a massa contro le forze navali britanniche impegnate nel Mediterraneo occidentale, secondo uno schema di cui si è accennato in precedenza, tale piano prevedeva che lo scontro navale avvenisse nei pressi della Sardegna in modo da coinvolgere la flotta da battaglia, i battelli del VII° Grupsom di Cagliari e i bombardieri di base in Sardegna e Sicilia.

A metà del 1941 le frequenti puntate della flotta britannica nel Mediterraneo centrale avevano reso insicura la navigazione da e per la Sardegna, per questo motivo le autorità italiane decisero di sospendere, sia pure temporaneamente, il traffico mercantile e quando lo ripresero lo fecero affidando i trasporti a mercantili che viaggiavano in convoglio e sotto la scorta di navi militari.

Le forze aeronavali italiane che operavano dalle basi sarde, oltre a svolgere azioni d'attacco contro la flotta nemica, dovevano anche contribuire alla difesa del territorio dell'isola e dei convogli, a tal proposito, ai primi di luglio, Superaereo emanò il dispaccio n° 40085 col quale informava il comando aeronautica della Sardegna che i suoi velivoli, nelle zone costiere fra S. Antioco e Cagliari e fra Capo Carbonara ed Olbia, dovevano collaborare con gli aerei da ricognizione marittima nella difesa del traffico

⁷⁶ A. Iachino, *Le due Sirti*, Mondadori, Milano, 1953, p. 36.

diretto verso l'isola; per favorire queste operazioni si provvide sia all'aggiunta di nuovi reparti, sia all'avvicendamento di quelli più provati.⁷⁷

Nell'ambito delle nuove direttive emanate da Superaereo il 36° stormo, che aveva sede a Decimomannu fu incaricato di difendere il litorale a sud del 40° parallelo, comprese le isole adiacenti, mentre il 51° gruppo di Alghero doveva fare altrettanto col litorale fra Cala Pischina, Cala Giuncu e l'arcipelago di La Maddalena; la difesa del litorale e delle isole a nord del 40° parallelo era affidata, invece, al comando aeronautica della Sardegna.

1.6.2 Gli attacchi italiani ai convogli *Substance* e *Halberd*

Nel corso della settimana fra il 21 ed il 28 luglio del 1941, le forze della difesa territoriale della Sardegna furono poste in stato d'allarme in seguito alla partenza da Gibilterra della flotta britannica impegnata nell'operazione *Substance* che prevedeva il superamento dello sbarramento del Canale di Sicilia, in modo da consentire il passaggio di sei piroscafi diretti a Malta sotto la scorta delle unità militari della Forza X.

Le prime forze italiane a tentare di contrastare il nemico furono rappresentate da 20 SM.79 decollati da Elmas e Decimomannu, nonché dai sommergibili *Diaspro* e *Corallo* del VII° Grupsom che, portatisi in agguato lungo le coste del nord-Africa francese fin dal giorno 21, furono raggiunti anche dall'*Alagi*; in entrambe i casi le azioni furono caratterizzate da un nulla di fatto.

Il giorno 22 la flotta britannica, comprendente una portaerei, navi da battaglia e piroscafi, fu segnalata all'altezza di S.Antioco ed il Comando Supremo italiano ordinò attacchi reiterati contro di essa; nel corso di questi attacchi entrarono in azione per la prima volta gli aerosiluranti della 283ª squadriglia di Elmas che, tra le sue fila, annoverava i capi equipaggio Pandolfi, Dolfus, Barioglio, Cipriani, Di Bella e Donà delle Rose. L'azione, condotta da otto aerosiluranti, quindici bombardieri in quota e sette caccia di scorta fu caratterizzata da alcuni errori di valutazione che resero impossibile l'individuazione della forza navale nemica.⁷⁸

Una nuova azione combinata fra Marina e aeronautica fu effettuata il giorno successivo, ma se l'attacco portato dal sommergibile *Diaspro* non portò risultati concreti, invece l'incursione compiuta da aerosiluranti, bombardieri del 32° stormo e caccia ebbe come risultato l'affondamento del

⁷⁷ Ad Alghero giunsero il 51° gruppo da bombardamento dotato di CANT Z.1007 bis, la 283ª squadriglia aerosiluranti e la 370ª squadriglia caccia con i suoi Macchi MC.200, mentre a Monserrato il 6° stormo caccia fu sostituito dal 24° gruppo autonomo dotato di velivoli Fiat G.50. Dal 1° settembre la 280ª e la 283ª squadriglie aerosiluranti, schierate sull'aeroporto di Elmas, avrebbero dato vita al 130° gruppo aerosiluranti comandato dal capitano Grossi.

⁷⁸ G. Rocca, *I disperati*, op. cit., p. 192; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto...*, op. cit., p. 44.

cacciatorpediniere *Fearless* e il danneggiamento dell'incrociatore *Manchester*, che dovette essere rimorchiato fino a Gibilterra.⁷⁹

Nel corso del pomeriggio di quello stesso giorno gli aerei della 283^a squadriglia tornarono nuovamente all'attacco, ma l'assenza di aerei di scorta costrinse i piloti italiani ad agire in condizioni di estrema difficoltà e due nostri velivoli furono abbattuti unitamente a due caccia Fulmar britannici.

I comandi britannici riuscivano spesso a confondere i responsabili della difesa territoriale della Sardegna, tanto più quando la missione d'attacco era accompagnata da una o più azioni diversive; un esempio è fornito dalla missione compiuta dai cacciatorpediniere *Cossack* e *Maori* e dalla portaerei *Ark Royal* i cui aerei attaccarono, con buoni risultati, gli aeroporti di Elmas e Alghero per coprire l'ennesima manovra di rifornimento dell'isola di Malta.⁸⁰

Una nuova azione britannica sulla Sardegna si ebbe nell'ultima settimana d'agosto del 1941 quando alcuni aerei, decollati ancora una volta dalla portaerei *Ark Royal*, bombardarono gli impianti per la lavorazione del sughero ed altre installazioni industriali; quest'attacco non produsse gli effetti desiderati dagli inglesi, ma alcune bombe caddero su Tempio Pausania e Santa Maria Coghinas. La forza navale italiana e quella britannica non si scontrarono neanche questa volta poiché il comandante della Forza H, venuto a conoscenza della consistenza della flotta italiana, preferì invertire la rotta e far ritorno a Gibilterra; si trattava di un evento eccezionale poiché non accadeva spesso che il nemico fuggisse dinanzi alle forze italiane.⁸¹

Intorno alla metà di settembre il 32° stormo, che fin dall'inizio delle ostilità aveva operato dalle basi sarde, fu sostituito sull'aeroporto di Decimomannu dal 36° Stormo del colonnello Seidl, dotato di velivoli del tipo Savoia-Marchetti SM.84. Poco dopo il suo arrivo in Sardegna questo reparto si trovò a dover fronteggiare una nuova azione inglese, denominata in codice *Operazione Halberd*, nel corso della quale tanto le forze britanniche, quanto quelle italiane schierarono gran parte dei mezzi a loro disposizione.

Lo schieramento italiano comprendeva cinque sommergibili, collocati a difesa della costa occidentale della Sardegna, le corazzate *Littorio* e

⁷⁹ L'azione d'attacco dei reparti aerosiluranti della 283^a squadriglia fu condotta da 3 pattuglie che, nel corso della battaglia furono accolte da un intenso fuoco di sbarramento delle artiglierie navali; l'unico velivolo che si trovò nelle condizioni di poter lanciare il suo siluro fu quello di Pandolfi che piazzò l'ordigno a prua del *Manchester* prima di essere colpito e costretto ad ammarare. L'equipaggio, uscito incolume dal brusco atterraggio, fu catturato da un cacciatorpediniere inglese.

⁸⁰ Mentre gli aerei inglesi attaccavano Alghero ed Elmas, distruggendovi un bombardiere e dieci idrovolanti, la flotta subacquea italiana vagava per il Mediterraneo occidentale senza riuscire ad intercettare le navi della Forza H.

⁸¹ E. Faldella, *L'Italia nella Seconda Guerra Mondiale*, op. cit., p. 379.

Vittorio Veneto e due divisioni di incrociatori provenienti da La Maddalena e Messina; secondo gli ordini di Supermarina la nostra flotta sarebbe dovuta intervenire solo in caso di decisa superiorità ed entro il raggio d'azione dei velivoli della Sardegna che, soprattutto nel caso dei velivoli da caccia, non era molto elevato.⁸²

La decisione finale spettava quindi al comandante in mare che, sulla base delle notizie in possesso, oppure di ciò che poteva valutare personalmente, doveva ordinare lo sganciamento o l'impegno in battaglia; molto spesso in tali situazioni i nostri ufficiali avevano scelto di mostrare la poppa al nemico, come si dice in gergo, ma dopo la notte di Taranto la nostra Marina cercava il riscatto nei confronti del nemico e dell'opinione pubblica nazionale.

Un errore di valutazione circa la consistenza della forza navale nemica, compiuto da due CANT Z.1007 bis in missione sul Mediterraneo occidentale e che avvistarono solo una parte della formazione nemica, trasse in inganno il comandante della flotta italiana, ammiraglio Iachino, che convinto di dover contrastare una flotta numericamente inferiore decise di impegnare battaglia.

Il 27 settembre '41 le forze aeree della Sardegna scatenarono il loro attacco facendo decollare da Elmas 14 SM.79 e 12 SM.84 del 36° stormo; i velivoli SM.84, più veloci rispetto agli altri, furono i primi ad arrivare sulla flotta nemica e divisi in due gruppi si gettarono sulle navi britanniche. Nel corso dell'azione due aerei si toccarono e precipitarono in mare, mentre il gruppo comandato dal maggiore Buri riuscì a piazzare un siluro sulla corazzata *Nelson* e ad abbattere due caccia nemici pur perdendo un SM.84.⁸³

I caccia britannici schierati a difesa della flotta abbatterono tre SM.84 del gruppo Seidl, compreso quello del comandante, ma quando giunsero gli SM.79 non poterono impedire che essi danneggiassero l'incrociatore *Southampton* e abbatterono un caccia *Hurricane*; senza esito fu, invece, il tentativo di colpire la portaerei *Ark Royal* che uscì indenne dall'attacco.

Alla fine della giornata, che era stata caratterizzata anche da ingenti perdite italiane, un aerosilurante della 283^a squadriglia ottenne un clamoroso successo colpendo un mercantile da 12.000 tonnellate che, impossibilitato a proseguire la navigazione, fu affondato dagli stessi inglesi.⁸⁴

Gli errori di valutazione compiuti dai ricognitori, nonché le notizie contrastanti sulla consistenza della flotta nemica fecero sì che lo scontro nava-

⁸² A. Iachino, *Operazione Mezzo Giugno*, op. cit., p. 179; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., pp. 45-47.

⁸³ All'attacco contro la forza navale inglese parteciparono anche gli aerosiluranti del 130° gruppo di Elmas che, divisi in tre pattuglie e sotto la scorta dei caccia CR.42 decollati da Monserrato, cercarono il colpo grosso attaccando la portaerei *Ark Royal*; tuttavia i caccia britannici, più agili e veloci degli aerosiluranti, riuscirono a cogliere qualche successo.

⁸⁴ G. Rocca, *I disperati*, op. cit., p. 201.

le non avvenisse; quando le navi italiane erano giunte a 50 miglia da Capo Carbonara, l'ammiraglio Iachino, resosi conto di non poter disporre della necessaria copertura aerea, decise di invertire la rotta e di far rientrare le proprie navi alle basi di partenza.

Gli incrociatori della III^a divisione rientrarono quindi a La Maddalena, mentre dei battelli del VII° Grupsom solo il *Diaspro* tentò un attacco al cacciatorpediniere britannico *Gurka*, senza peraltro colpirlo; pochi giorni dopo proprio il *Gurka*, in compagnia del cacciatorpediniere *Legion* avrebbe attaccato e affondato un altro battello del VII° Grupsom di Cagliari, vale a dire l'*Adua*.

Il 20 ottobre dopo aver inutilmente pattugliato il Mediterraneo occidentale i sommergibili *Axum* e *Alagi* ritornarono a Cagliari, mentre gli altri due battelli impegnati in missione, il *Diaspro* e il *Serpente*, ebbero modo di avvistare le navi della Forza K di Malta, ma data la distanza non furono in grado di attaccarle, purtroppo si trattava delle stesse navi che avrebbero distrutto completamente il convoglio italo-tedesco *Duisburg*, comandato dall'ammiraglio Brivonesi che, qualche tempo dopo, avrebbe assunto la carica di comandante di Marina Sardegna alle dipendenze del generale Basso.⁸⁵

Fra la fine di ottobre e quella di novembre del 1941 gli aerosiluranti della Sardegna affondarono prima il piroscafo *Empire Guillemot*, in navigazione al largo delle coste algerine e poi, fra l'isola di La Galite e le coste tunisine, i piroscafi *Empire Pellican* ed *Empire Defender*. La particolarità di questo successo dell'aeronautica della Sardegna consistette nel fatto che, in entrambe le occasioni, il nemico aveva tentato di ingannare i ricognitori italiani facendo issare, a tutte e tre le navi, falsi distintivi e false insegne di nazionalità.

I dati relativi all'attività svolta dalle forze aeree della Sardegna nell'anno 1941, almeno stando a quanto riferito dal capo di Stato Maggiore della regia aeronautica, avrebbero mostrato un saldo positivo, dimostrato dal fatto che nel corso delle 5.841 missioni effettuate furono distrutti 216 velivoli nemici contro la perdita di 76 aerei italiani.⁸⁶

In quello stesso periodo tornarono a farsi largo le preoccupazioni per un possibile sbarco britannico sul territorio nazionale, soprattutto nelle isole maggiori, con la conseguente necessità di rafforzare l'apparato difensivo della Sardegna, ma nel contempo il Comando Supremo non aveva dimenticato la prospettiva di uno sbarco italiano in Corsica, perciò la divisione *Cremona* fu tenuta pronta per questa eventualità.⁸⁷

All'inizio di dicembre una nuova direttiva proveniente dagli alti comandi italiani apportava modifiche agli ordini contenuti nel foglio n° 1-C/6918,

⁸⁵ G. Giorgerini, *Uomini sul fondo*, op. cit.

⁸⁶ E. Canevari, *La guerra italiana*, vol. II°, op. cit, pp. 502-503.

⁸⁷ S.M.E. a cura dello, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, op. cit, pp. 104-105.

emesso l'11 ottobre 1941, che riguardavano le zone d'attacco ai battelli subacquei; la nuova norma consentiva ai velivoli da bombardamento di base ad Alghero di attaccare i sommergibili nemici anche al di fuori delle acque costiere.

La necessità di fare i conti con gli insuccessi dei sommergibili in gran parte delle loro azioni d'attacco fece sì che, oltre a nuovi piani di cooperazione con le forze aeree, fossero intraprese modifiche strutturali ai battelli, a cominciare da una discreta riduzione delle dimensioni delle *false torri* e delle *camicie dei periscopi*, sul modello dei sommergibili tedeschi, in modo da rendere meno visibili gli stessi al momento dell'avvicinamento al bersaglio. Le modifiche in questione avrebbero dovuto comprendere anche la riduzione della rumorosità e l'aumento della velocità d'immersione, tutti elementi in cui i battelli italiani erano carenti.

Alla fine del 1941 le forze armate britanniche non erano ancora in grado di invadere il territorio italiano e il nuovo nemico, gli Stati Uniti d'America, doveva ancora mettere in moto il suo immenso apparato industriale, per questo motivo le autorità italiane, che ancora speravano nella vittoria, continuarono a sviluppare nuovi piani d'attacco e di difesa nei quali la Sardegna, per la sua particolare posizione geografica, aveva un ruolo di primo piano.

Il Comando Supremo, nella pianificazione delle attività belliche nel Mediterraneo, sapeva di poter contare sul fatto che dalle basi aeree della Sardegna era possibile raggiungere sia il 2° meridiano est nel Tirreno, sia il Mediterraneo centrale ma, allo stesso tempo, si rendeva conto che le sue basi navali non erano in grado di accogliere navi di grosso tonnellaggio; per questo motivo i compiti assegnati alle forze armate schierate nell'isola furono sempre improntati alla difesa del territorio insulare ed al contrasto alle forze navali britanniche impegnate in azioni di rifornimento dell'isola di Malta e della base navale di Alessandria d'Egitto, oppure in navigazione nel Canale di Sicilia.⁸⁸

⁸⁸ F. Mattesini, *Le direttive tecnico-operative di Superaereo*, op. cit., p. 954.

II

Il 1942 anno di svolta della guerra

All'inizio del 1942 pochi pensavano che quello sarebbe stato l'anno di svolta della guerra anche perché, nonostante le difficoltà incontrate, le truppe dell'Asse continuavano a mietere successi su tutti i campi di battaglia, invece nella seconda metà dell'anno una serie di disastrosi rovesci avrebbe aperto delle crepe nell'apparato bellico italo-tedesco.

Nel caso della Sardegna, la sconfitta di El-Alamein, ma soprattutto lo sbarco alleato nel nord-Africa francese, a poche centinaia di chilometri da quell'isola, avrebbero rappresentato l'inizio del periodo più duro e luttuoso di tutto il conflitto dopo che, per circa due anni, la sua popolazione non si era quasi accorta della guerra.

2.1 Mussolini tasta il polso della popolazione sarda

Il 1942 si apriva con un Mussolini preoccupato per le vicende belliche e intenzionato ad incontrare i federali della Sardegna e delle altre regioni meridionali, vale a dire quelle che in quei frangenti si trovavano a subire le maggiori ripercussioni legate agli avvenimenti bellici.⁸⁹

La scelta del capo del governo di sentire per primi i federali della Sardegna aveva qualcosa di sentimentale, infatti, appena salito al potere, era proprio in quell'isola che aveva effettuato il suo primo viaggio istituzionale e sperava ancora di trovarvi un appoggio incondizionato alle sue scelte politiche.

I federali cercarono in ogni modo di celare quelli che erano i reali sentimenti della popolazione isolana che, nonostante il contegno fiero e la saldezza morale, cominciava a risentire del razionamento dei generi alimentari e di quei beni che sempre più raramente arrivavano dalla penisola.

Le necessità più impellenti erano proprio quelle relative all'acquisto delle derrate alimentari, sulla cui scarsa consistenza pesavano anche le requisizioni effettuate dalle autorità militari che dovevano nutrire sia un numero sempre maggiore di soldati, sia i prigionieri di guerra che, a causa della mancanza di manodopera locale, erano impiegati nelle miniere del Sulcis.

La presenza di un gran numero di soldati sul suolo sardo pesava sul sistema del rifornimento dei viveri, per questo motivo i rapporti fra militari e popolazione civile non erano sempre idilliaci; la cittadinanza accusava i militari di appropriarsi anche delle derrate destinate ai civili, tutta-

⁸⁹ G. B. Guerri, *Rapporto al Duce*, Mondadori, Milano, 2002, p. 37.

via il fatto che la difesa dell'isola fosse affidata alle sole truppe italiane, giacché allora non c'erano truppe tedesche, consentiva in qualche modo di mitigare le tensioni.

I collegamenti con la penisola erano sempre stati difficoltosi, ma con la guerra erano divenuti anche pericolosi, giacché le forze aeree e navali nemiche cercavano di impedire i trasporti da e per la Sardegna; il trasferimento dei materiali tra la Sardegna e la penisola richiedeva la costituzione di convogli armati, ma all'inizio del 1942 erano disponibili solo cinque unità di scorta che si riducevano di numero quando qualcuna di loro era a riposo o ai lavori, con conseguenti problemi negli approvvigionamenti alle truppe e alla popolazione.⁹⁰

A conclusione del suo incontro con i federali della Sardegna, Mussolini asserì che tutta l'isola doveva sentirsi fiera del privilegio toccatole, vale a dire quello di essere una zona di guerra; era evidentemente assurdo pensare che la popolazione sarda, per quanto fedele al regime, potesse apprezzare il fatto di essere un bersaglio per le azioni belliche nemiche.

L'atteggiamento dei tre federali illuse il capo del governo il quale, convinto dell'ottimismo della popolazione sarda, decise di lì a pochi mesi di compiere un nuovo viaggio in Sardegna, il terzo da quando era salito al potere, con l'intento di ottenere un bagno di folla e rincuorare le truppe schierate a difesa di quel "bastione della patria".

Nel corso del suo viaggio, avvenuto nel mese di maggio, il duce del fascismo passò in rassegna i reparti militari che lo attendevano nella piana di Saccargia, a La Maddalena, a Caprera, a Santadi (205^a *divisione costiera*), a Iglesias (*divisione Sabauda*) e in altre località dell'isola; la sua ultima visita ufficiale si concluse con un apparente grande successo personale, anche se molte fonti, compresa la polizia politica, sostenevano che l'entusiasmo era stato minore rispetto al passato.⁹¹

Davanti al direttorio del Partito Nazionale Fascista Mussolini disse che in Sardegna vi erano stati progressi in tutti i campi, ma soprattutto in quello militare; era stato colpito sia dall'efficienza, sia dall'armamento delle truppe schierate a protezione dell'isola, comprese quelle destinate alla difesa delle coste che, in realtà, erano piuttosto deboli.⁹²

⁹⁰ U. Cavallero, *Comando Supremo, diario (1940-43) del Capo di SM Generale*, op. cit., p. 213.

⁹¹ Il libro di Mattone e Melis Bassu, *Mussolini in Sardegna*, ricostruisce il viaggio compiuto dal duce nel maggio 1942; in esso sono riportati tutti gli incontri tra il capo del governo e la popolazione civile. A differenza dei due viaggi precedenti, questa volta, la polizia non riuscì a nascondere il malcontento di alcuni strati della cittadinanza. Il duce si disse soddisfatto sia dell'accoglienza ricevuta, sia dello stato della difesa dell'isola affidata a truppe ritenute preparate e affidabili; inoltre riteneva che l'apparato difensivo fosse rafforzato dalla malaria, *tanto forte da decimare le truppe inglesi*. Cfr. F. Spanu Satta, *Il dio seduto*, op. cit., pp. 27-29; Monteverde-Belli a cura di, *La difesa costiera della Sardegna meridionale nella seconda guerra mondiale*, op. cit., p. 77.

⁹² G. Ciano, *Diario 1939-43*, Vol. II°, Rizzoli, Milano, 1963, pp. 175-178.

2.2 La nuova organizzazione difensiva delle coste sarde

Le nuove direttive sulla difesa costiera, emanate dal generale Rotta nell'ottobre del 1941, avevano portato ad un generale rafforzamento di tutte le componenti del sistema difensivo; non solo era cresciuto il numero delle unità adibite a questo compito, ma anche l'addestramento e l'armamento degli uomini avevano fatto un salto di qualità.⁹³

Nel settembre '41, ancor prima che Roatta emanasse la *Circolare 3 CSM*, fu costituito il *settore costiero di reggimento Gallura* che, dal comando di S. Teresa, doveva vigilare sulle coste della Gallura e sulle isole di La Maddalena e Caprera; le postazioni difensive sui litorali erano affiancate da alcuni posti di blocco costieri costituiti a Bassacutena, Ponte Liscia e presso il bivio Arzachena-Palau.⁹⁴

Nel 1942 l'impegno del generale Basso nella sistemazione degli apprestamenti difensivi della Sardegna sarebbe stato ancora più assiduo, tuttavia la complessità del compito, che comprendeva anche un adeguato rafforzamento delle difese contraeree e degli aeroporti, fece sì che nel '43, quando la situazione precipitò, i lavori fossero ancora lontani dall'essere terminati.

La necessità di completare il prima possibile le difese costiere fece sì che, il 20 gennaio '42, il Comando Supremo autorizzasse Superesercito a distogliere le navi che erano ormeggiate ad Olbia in previsione dell'invasione della Corsica, affinché fossero utilizzate per il trasporto in Sardegna di oltre 11.000 uomini destinati all'integrazione delle unità da difesa costiera.⁹⁵

Per accrescere la potenza di fuoco delle postazioni della difesa costiera, i piani relativi al 1942 prevedevano l'inserimento di varie batterie della regia Marina all'interno dello schieramento difensivo del regio esercito; già dall'inizio del conflitto qualcosa di simile si riscontrava a Cagliari e La Maddalena, dove le artiglierie di Marina ed esercito collaboravano alla difesa delle due piazzeforti, ma ora si trattava di estendere a tutta l'isola questa strategia. Batterie della regia Marina furono posizionate a Porto Torres, Arbatax, Capo Ferrato, Olbia, Oristano, Cagliari e nelle zone del Sulcis-Iglesiente, in genere si trattava di batterie per il tiro antinave, nel caso dei calibri maggiori, oppure di armi a doppio compito antiaereo-antinave.⁹⁶

Nel corso del primo bimestre del '42 giunsero nuovi rinforzi dalla penisola, soprattutto per la protezione delle aree costiere della Sardegna nord-

⁹³ Molte unità della Guardia alla Frontiera (G.a.F.), provenienti sia dai confini orientali che da quelli occidentali, erano state trasferite in Sardegna ed erano entrate a far parte integrante delle forze da difesa costiera; si trattava soprattutto di reparti dotati di artiglierie di grosso calibro.

⁹⁴ Il servizio di guardia ai posti di blocco costieri fu assegnato, principalmente, agli elementi della 1ª centuria camicie nere della 375ª coorte coadiuvati da due carabinieri per ogni posto di blocco.

⁹⁵ Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo*, vol. VI°, Stilgrafica, Roma, 1996.

⁹⁶ Le bocche da fuoco comprendevano calibri fra il 75/27-06 ed il 152/45, ma anche il 102/35 e il 149/13.

orientale, ma anche nella zona di Cagliari, controllata dalla XIII^a brigata costiera, vi fu l'arrivo di nuove unità che si schierarono in prossimità del litorale di Quartu Sant'Elena.

Alla fine di febbraio, man mano che aumentavano le truppe a disposizione, lo Stato Maggiore decise che i settori costieri di reggimento di Palau e Cagliari sarebbero stati trasformati nei *settori di brigata costiera* della Gallura e di Cagliari; unitamente a questa modifica, lo stesso comando decise che il settore di Muravera sarebbe entrato a far parte della XIII^a brigata costiera di Cagliari e che il settore costiero orientale avrebbe assunto la nuova denominazione di *reggimento autonomo orientale*.⁹⁷

La difesa fissa dei campi d'aviazione della Sardegna fu affidata ai soldati del 236° reggimento *Piceno*, giunti in nave da Livorno alla fine di febbraio; le compagnie di questo reggimento, rinforzate da compagnie cannoni da 47/32 e da compagnie mitraglieri, avrebbero dovuto proteggere gli aeroporti dalle azioni di commandos e paracadutisti nemici e rendere inservibili le piste dei campi eventualmente occupati dal nemico.

Nel 1942 si procedette anche al miglioramento dei sistemi difensivi delle strutture portuali e delle navi alla fonda, a tal proposito si decise che anche a bordo delle unità navali sarebbero state installate le apparecchiature nebbiogene che, in caso d'attacco nemico, avrebbero consentito di stendere un velo di nebbia artificiale senza dover attendere l'entrata in funzione dei sistemi campali che l'esercito aveva ceduto alla regia Marina.

La situazione militare della Sardegna ebbe un miglioramento quando il generale Mario Caracciolo di Feroletto assunse il comando della 5^a armata e decise di occuparsi, in prima persona, dei territori sotto il suo controllo.

Riguardo alle forze presenti nell'isola il generale, che pure non le aveva ancora ispezionate, ebbe modo di definirle numerose, buone nel complesso e ottime quanto a mobilità. Non altrettanto favorevoli erano i giudizi relativi alle fortificazioni costiere, ritenute incomplete e scarsamente efficienti soprattutto nelle zone di maggiore interesse strategico; le zone che il Comando Supremo riteneva di particolare interesse per la difesa costiera dell'isola erano: Cagliari, l'Iglesiente, Oristano, Olbia e la Sardegna nord-occidentale; per la protezione di queste località era stata decisa la costituzione di posti di blocco costieri, di caposaldi, il rafforzamento del Fronte a Mare, ecc.⁹⁸

⁹⁷ AUSSME, Foglio n°1146/B/2 del 28/02/1942 sull'*organizzazione costiera*. Cart. N°1231.

⁹⁸ Il pericolo di uno sbarco nemico in Sardegna a metà del mese di aprile 1942 era ritenuto qualcosa più che una possibilità, per questo motivo lo Stato Maggiore del regio esercito decise il rafforzamento di alcune località costiere quali *i fianchi delle Piazze Militari Marittime, il Fronte a Mare dei porti e le zone costiere più facilmente accessibili al nemico*. Cfr. M. Caracciolo, *E poi? La tragedia dell'esercito italiano*, Corso, Roma, 1946, p. 93; N. Della Volpe, *Difesa del territorio e protezione antiaerea*, op. cit, pp. 305-306; Monteverde-Belli a cura di, *La difesa costiera della Sardegna meridionale nella seconda guerra mondiale*, op. cit, pp. 24-28 e 128.

I motivi del mancato completamento degli apprestamenti difensivi erano vari, oltre alla cronica mancanza di cemento armato e di materiali blindati, non si poteva trascurare la mancanza di manodopera e il fatto che, in pochi mesi, le forze armate dell'isola erano passate alle dipendenze di tre diversi comandi d'armata e per altrettante volte avevano dovuto modificare i piani difensivi.

Per migliorare l'addestramento al combattimento delle truppe costiere, che in questo campo avevano da sempre grosse lacune, il comando della 5^a armata organizzò varie esercitazioni che, per essere il più possibile veritiere, comprendevano azioni di sbarco e attività di aerocooperazione.

All'inizio dell'agosto 1942, quando i reparti schierati in Sardegna ripresero la compilazione dei diari storici che avevano interrotto nel novembre '40, le truppe mobili a disposizione del generale Basso erano rappresentate dalle divisioni di fanteria *Sabauda*, *Calabria* e *Cremona* che avevano i propri comandi rispettivamente ad Iglesias, Sassari e Ozieri, mentre le truppe da difesa costiera erano rappresentate da due divisioni (204^a e 205^a) e due brigate (IV^a e XIII^a).⁹⁹

Il 236° reggimento di fanteria *Piceno*, come detto, si occupava esclusivamente della *difesa fissa* degli aeroporti della Sardegna, ma il sistema difensivo dei campi d'aviazione constava anche di una *difesa mobile* affidata ai reparti delle tre divisioni di fanteria schierati nelle vicinanze degli aeroporti medesimi.

Sul finire di agosto il generale Antonio Basso decise un ulteriore rafforzamento dei settori costieri e per far questo autorizzò la costituzione, presso reparti già esistenti, di nuove compagnie costiere; più precisamente la decisione riguardò la costituzione della 5^a compagnia del 404° battaglione costiero e della 4^a compagnia del 409° battaglione costiero.¹⁰⁰

Nei casi in cui allo Stato Maggiore del regio esercito non era possibile l'invio di nuovi reparti per la difesa delle coste sarde, toccava al comando del XIII° corpo d'armata provvedere alle necessità magari attraverso la trasformazione in reparti da posizione costiera di alcune batterie di artiglieria, già presenti in Sardegna, ma utilizzate per altre finalità.

Le esigenze belliche venutesi a creare nel corso del terzo trimestre del 1942 costrinsero il comando del XIII° corpo d'armata ad apportare alcune

⁹⁹ La 204^a divisione costiera aveva il proprio comando a Sassari e controllava le coste nord-occidentali, la 205^a divisione costiera, invece, aveva il comando a Carbonia e si occupava delle coste sud-occidentali, comprese le isole di S. Pietro e S. Antioco. La XIII^a brigata costiera che operava nella parte sud della Sardegna, aveva invece il suo comando a Cagliari. Cfr. AUSSME, *Foglio segreto* relativo allo schieramento delle truppe alla data del 1° agosto '42. Cart. N° 1019.

¹⁰⁰ La 5^a compagnia del 404° battaglione costiero sorse ufficialmente il 27 agosto '42 in base ai dettami del foglio n° 11700 indirizzato, dal comando del XIII° corpo d'armata, al distretto militare di Cagliari, mentre la 4^a compagnia del 409° battaglione costiero fu istituita il 5 settembre in base al foglio n° 12071/ord.

modifiche allo schieramento dei reparti della divisione *Sabauda* che, per evitare di costituire un facile bersaglio per i velivoli nemici, mutarono la loro dislocazione.

2.2.1 La difesa del litorale di Quartu Sant'Elena

L'organizzazione difensiva delle coste sarde, caratterizzate da un gran numero di spiagge facilmente attaccabili dal nemico, prevedeva la costruzione di sistemi fortificati che impedissero lo sbarco di truppe nemiche, oppure imbrigliassero l'avanzata di eventuali teste di ponte anglo-americane.

Una delle zone a maggiore rischio era il litorale di Quartu Sant'Elena, soprattutto nel tratto fra Torre Is Mortorius e il Margine Rosso, per questo motivo e fin dal 1941 erano stati impostati alcuni lavori di fortificazione, ma solamente nei due anni successivi prese avvio la costruzione del sistema fortificato denominato *arco di contenimento di Quartu Sant'Elena*.

I progetti prevedevano la costruzione di capisaldi in cemento armato che consentissero l'utilizzo di diversi tipi di arma (pezzi anticarro, mitragliatrici, ecc.), ma la scarsità di materiali e manodopera costrinse i comandi a dedicare parte delle risorse alla costruzione di piccole postazioni di forma circolare, chiamate opere *Tipo T* dagli italiani e pillbox dagli inglesi, che consentivano l'utilizzo di un solo tipo di arma e che riparavano a mala pena dalle schegge.

Il sistema di fortificazioni dell'arco di contenimento di Quartu Sant'Elena, oltre a vari fortini posti in prossimità della spiaggia, comprendeva sia una serie di postazioni in cemento armato costruite in località più arretrate, sia varie batterie d'artiglieria destinate a sviluppare il tiro anti-sbarco e posizionate sulle pendici delle colline circostanti il litorale.

I lavori di costruzione, modifica e mascheramento delle opere campali proseguirono ben oltre il limite previsto inizialmente, vale a dire il 30 settembre 1942, tanto che al 24 febbraio 1943 i lavori non erano ancora stati ultimati. A quella data, l'*arco di contenimento di Quartu Sant'Elena* comprendeva una settantina di opere "pluriarma" con reticolati di caposaldo e intermedi, due opere di sbarramento stradale a Sant'Andrea, il posto di blocco costiero di Muravera, le cui postazioni non erano ancora state costruite, nonché i diciotto fortini in cemento del fronte a mare.

Poiché l'arco di contenimento di Quartu rientrava all'interno del settore difensivo di Cagliari, le ditte civili incaricate della costruzione dei capisaldi ebbero sempre la precedenza nell'assegnazione dei materiali, superando i problemi causati dall'esiguità delle risorse.¹⁰¹

¹⁰¹ Carro-Grioni a cura di, *L'arco di contenimento di Quartu Sant'Elena. Fortificazioni della seconda guerra mondiale in Sardegna*, op. cit, pp. 18-19.

2.2.2 La difesa costiera nell'ultimo trimestre del '42

Nell'anno trascorso fra l'agosto del 1941 e l'agosto del '42 lo sforzo compiuto dal generale Basso e dai suoi sottoposti aveva portato alla costruzione di numerose opere campali quali postazioni per mitragliatrici, trincee, ricoveri, camminamenti, reticolati, ostacoli antisbarco e anticarro, nonché al posizionamento di numerosi reparti d'artiglieria in prossimità della costa; nelle località in cui erano già presenti opere difensive, invece, si procedette al loro mascheramento o al loro trasferimento in aree più sicure.¹⁰²

Una nuova fase nel rafforzamento delle difese costiere si ebbe nel corso dell'ultimo trimestre del 1942 quando, mutate le condizioni politico-militari nel Mediterraneo, lo strapotere militare degli anglo-americani rese improrogabile lo studio di nuovi piani difensivi per il territorio della Sardegna; nella Sardegna orientale fu costituito un nuovo reparto, il 19° reggimento costiero autonomo, che aveva giurisdizione sul territorio fra Capo Coda Cavallo e Capo di Monte Santu.

Nel corso del mese d'ottobre 1942 il principe di Piemonte ispezionò i reparti della difesa costiera, criticando il fatto che il personale di servizio presso alcune batterie fosse ancora alloggiato nelle tende anziché nelle baracche che, soprattutto nel periodo più freddo, avrebbero meglio riparato i militari. A seguito della visita del principe, inoltre, il comando di corpo d'armata autorizzò lo spostamento di un caposaldo antisbarco della 204ª divisione costiera e di alcuni reparti d'artiglieria.¹⁰³

Alla fine di quello stesso mese le forze a disposizione del generale Basso, per il solo esercito, superavano i 110.000 uomini e di essi poco meno di 35.000 appartenevano alle tre divisioni di fanteria, mentre gli uomini inquadrati nelle truppe da difesa costiera superavano le 25.000 unità.¹⁰⁴

Le autorità militari dell'isola sapevano che l'arrivo di nuovi reparti o di nuovi mezzi non poteva bastare, da solo, alla costituzione di un adeguato apparato difensivo della Sardegna, per questo motivo decisero la pianificazione di varie esercitazioni antisbarco e anticommandos destinate a

¹⁰² Opere fortificate Tipo T furono costruite sui litorali di Cagliari, Capoterra, Alghero e lungo le coste dell'Iglesiente, ma altri tipi di fortificazioni furono edificate in altre località dell'isola; opere Tipo P e R si trovano ancora oggi a Quartu, Paringianu e nel Golfo di Oristano, mentre quelle Tipo CR sono presenti nei pressi di Fluminimaggiore, S.Giovanni Suergiu e Arborea. Cfr. Monteverde-Belli, *Guerra/ La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., p. 103; AUSSME, *Diario Storico-militare della IVª Brigata Costiera* relativo al 1942. Cart. N° 1418.

¹⁰³ Foglio n° 5543/B/3/I/Op emesso dal comando del XIII° corpo d'armata nell'ottobre 1942.

¹⁰⁴ Le forze a disposizione di Basso erano così ripartite: truppe e servizi di corpo d'armata (20686 uomini), difesa territoriale (26139), divisione *Sabauda* (12856), divisione *Calabria* (9655), divisione *Cremona* (11145), 204ª divisione costiera (6336), 205ª divisione costiera (11846), IVª brigata costiera (4488), XIIIª brigata costiera (4108), 19° reggimento costiero (1398) e XXX° *raggruppamento camicie nere* (2752).

favorire l'addestramento al combattimento delle truppe costiere che, secondo i comandi militari, non erano in grado di opporsi a forze da sbarco dotate di forte mobilità.

Il comando del XIII° corpo d'armata organizzò alcune esercitazioni a partiti contrapposti cercando di evitare le esercitazioni *farsa* degli anni precedenti la guerra quando, per ordine delle autorità superiori, il *partito azzurro* aveva sempre e comunque la meglio su quello *rosso*; neanche a dirlo, le truppe italiane appartenevano sempre al partito azzurro.

Le manovre organizzate dal comandante militare della Sardegna, ma fortemente volute dal generale Mario Caracciolo di Feroletto, coinvolsero tanto i gruppi tattici delle divisioni di fanteria quanto i reparti dell'artiglieria da posizione costiera; oltre a migliorare gli aspetti tecnico-tattici del combattimento queste esercitazioni dovevano servire anche a migliorare l'efficienza dei reparti ausiliari, come gli autieri, destinati a coadiuvare le truppe combattenti.

Due importanti esercitazioni anticommandos furono effettuate, alla fine dell'ottobre '42, in due delle zone costiere maggiormente a rischio, vale a dire il litorale di Quartu Sant'Elena e la costa orientale; in entrambe i casi si partì dal presupposto che nuclei di commandos nemici fossero sbarcati nottetempo in alcune località costiere, intenzionati a portare a termine colpi di mano contro postazioni della difesa costiera o contro infrastrutture di interesse militare.

Il risultato delle esercitazioni non si discostò da quanto normalmente avveniva nelle manovre a partiti contrapposti dell'anteguerra, tuttavia, a differenza di quanto accadeva in passato, i successi ottenuti dai reparti della difesa costiera erano stati reali e frutto delle nuove tattiche volute dalle autorità superiori; a dimostrazione di ciò vanno citate le catture di alcuni commandos che, soprattutto nel 1943, sarebbero sbarcati in Sardegna per compirvi azioni di sabotaggio.¹⁰⁵

2.3 L'utilizzo delle basi sarde per la neutralizzazione di Malta

La mancata neutralizzazione dell'isola di Malta, la cui conquista era stata prevista in tutti i piani strategici del periodo antecedente la guerra, provocò gravi problemi ai convogli italo-tedeschi diretti in Libia e costrinse Supermarina a schierare a Cagliari alcune navi della VII^a divisione navale; il loro compito era di intercettare il traffico navale proveniente da Gibilterra e diretto a Malta, impedendo il rifornimento dell'isola.¹⁰⁶

¹⁰⁵ AUSSME, *Comando del 126° reggimento costiero. Esercitazione anticommandos del 28/10/1942*. Cart. N° 1231; AUSSME, *Foglio n° 3039/Op. del 29/10/1942 emesso dal comando del 19° reggimento costiero*. Cart. N°1231.

¹⁰⁶ F. Mattesini, *La battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, op. cit., p. 35.

La distruzione delle basi inglesi di Malta non era importante solo per la tutela dei trasporti navali fra la penisola e la colonia d'oltremare, ma serviva anche a migliorare la situazione militare della Sardegna consentendo di limitare l'attività delle forze aeronavali britanniche contro il territorio sardo.

Le basi aeronavali della Sardegna costituivano il punto di partenza ideale sia per gli attacchi diretti contro Malta, sia per le azioni contro le forze navali britanniche intente a rifornire le forze di difesa di quell'isola; proprio per questo, all'inizio del '42, il comando sommergibili della regia Marina (*Maricosom*) decise di dotare il VII° Grupsom di Cagliari di mezzi subacquei più veloci e dotati di maggiore autonomia.¹⁰⁷

Il rafforzamento della componente navale e subacquea non poteva però bastare, per questo motivo il Comando Supremo decise di inviare in Sardegna anche nuovi reparti aerei quali il 51° gruppo da bombardamento terrestre, destinato ad operare da Villacidro, le squadriglie 212^a e 213^a, inviate a Decimomannu, ecc.

Dopo un periodo di relativa calma, poco prima della metà del febbraio '42, alcuni velivoli CR.42 decollarono dalla Sardegna ed attaccarono due motolancie inglesi salpate da Gibilterra alla volta di Malta. I due natanti cercavano di raggiungere l'isola approfittando del fatto che gli italiani si sarebbero concentrati sulla Forza H, salpata anch'essa dallo stesso porto e scoperta da un sommergibile della base di Cagliari, tuttavia l'inganno non riuscì e gli aerei italiani affondarono una delle due motolancie e danneggiarono l'altra.

Il primo rifornimento all'isola di Malta giunse solamente nel corso della seconda metà di marzo quando gli inglesi erano riusciti a risollevarsi dalla perdita della portaerei *Ark Royal*, avvenuta nel novembre '41; l'arrivo dei rifornimenti diede una boccata d'ossigeno all'isola e costrinse i nostri comandi a valutare nuovi piani per risolvere il problema Malta, a cominciare dalla costituzione di uno sbarramento di sommergibili del VII° Grupsom intorno all'isola.

Il 19 marzo un ricognitore tedesco avvistò una flotta inglese diretta verso Malta, a seguito del segnale d'allarme il sommergibile *Mocenigo* cercò di intercettare le navi nemiche e, dopo averle avvistate, andò all'attacco della portaerei *Argus* senza poter constatare gli effetti dell'azione.¹⁰⁸

Il *Mocenigo* riuscì a sfuggire alla caccia cui fu sottoposto dalle navi britanniche, ma non altrettanto fortunato sarebbe stato però il sommergibile *Guglielmotti* che, impegnato in un trasferimento da Taranto a Cagliari, fu intercettato ed affondato dal sommergibile britannico *Unbeaten* nei pressi di Capo Spartivento calabro.

¹⁰⁷ M. Bertini, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Vol. XIII°, Tomo II°, Feroce, Roma, 1968, p. 6.

¹⁰⁸ G. Giorgerini, *Uomini sul fondo*, op. cit., p.321.

Il 6 aprile il successo arrise ad un altro battello della base di Cagliari, vale a dire l'*Aradam*; impegnato in un agguato nelle acque a nord di Capo Bon il sommergibile attaccò con i suoi siluri il cacciatorpediniere *Havock* il quale, colpito nella zona della santabarbara, esplose e si spezzò in due tronconi.¹⁰⁹

Il 20 aprile 1942, per la prima volta dalla data della dichiarazione di guerra, le forze navali americane fecero il loro ingresso nel Mediterraneo, con la portaerei *Wasp*, per aiutare gli inglesi nelle operazioni di rifornimento a Malta; la presenza di questa flotta nemica provocò l'ennesimo allarme in Sardegna ma, ancora una volta, le forze aeree italo-tedesche andarono all'attacco senza ottenere successi.

In molte occasioni le azioni d'attacco delle forze aeronavali della Sardegna riuscirono a limitare le attività di rifornimento all'isola di Malta, tuttavia, anche nel periodo di maggiore difficoltà gli inglesi riuscirono a farvi pervenire materiali sfruttando l'opera del posamine *Welshman*, che era in grado di coprire grosse distanze ad alta velocità. Il posamine divenne l'incubo dei nostri comandi che per contrastarne l'azione decisero di schierare a Cagliari la VII^a divisione navale senza, peraltro, riuscire ad impedirne l'attività.¹¹⁰

Le navi dell'ammiraglio Da Zara si dimostrarono troppo lente rispetto al posamine *Welshman*, tuttavia la loro presenza nel Mediterraneo occidentale causò disagi all'attività della Forza H di Gibilterra tanto che, il 28 maggio '42, la flotta britannica fu costretta a rientrare alla base per evitare di scontrarsi con loro.

L'ammiragliato britannico cercò di liberarsi di questa sgradita presenza così, nella notte fra il 2 ed il 3 giugno '42, i bombardieri inglesi si presentarono sulla Sardegna attaccandone il capoluogo, Cagliari; le bombe devastarono una parte del cimitero e provocarono alcune vittime fra la popolazione, invece le navi della VII^a divisione non subirono alcun danno e dopo essersi riparate emettendo cortine fumogene, reagirono con le loro armi contraeree. Gli inglesi tentarono un nuovo attacco alcuni giorni dopo ma, ancora una volta, le navi della VII^a divisione uscirono indenni dal bombardamento, mentre si contarono nuove vittime tra la popolazione; a questo punto le navi lasciarono Cagliari e si trasferirono a Palermo, ma non prima di aver tentato inutilmente di intercettare le navi inglesi.

¹⁰⁹ La Marina di Sua Maestà Britannica, come altre volte, negò il successo italiano asserendo che l'*Havock* era andato perduto a seguito di un incaglio. Un altro sommergibile della base di Cagliari, il *Corallo*, impegnato in agguato nell'acque tunisine, affondò invece due piccoli natanti neutrali, il *Dar el-salam* ed il *Tunis*. Cfr. M. A. Bragadin, *Che ha fatto la marina?* op. cit., p. 296.

¹¹⁰ Il 13 maggio '42 il capo di Stato Maggiore generale ritenne necessario il rafforzamento delle forze navali della Sardegna, per questo motivo Supermarina decise l'invio nell'isola della VII^a divisione navale. Gli incrociatori *Montecuccoli* e *Eugenio di Savoia* raggiunsero Cagliari, rispettivamente il 16 e 17 maggio scortati da 2 cacciatorpediniere ciascuno. Cfr. Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo*, vol. VII^o, Imago Media, Roma, 1997, pp. 96, 116 e 128; A. Iachino, *Operazione Mezzo Giugno*, op. cit., p. 215.

Le azioni inglesi sulla Sardegna, oltre all'indebolimento delle difese, tendevano anche a minare il morale della popolazione spingendola ad abbattere il regime fascista; tuttavia quando l'antifascista sardo Emilio Lussu chiese agli inglesi la possibilità di rientrare in Sardegna per costituirci un movimento resistenziale il Foreign Office, che pure lo aveva addestrato alle tecniche di sabotaggio in vista di quest'evenienza, decise di rimandare l'azione.¹¹¹

I motivi di questa scelta delle autorità britanniche potrebbero essere legati alla necessità di concentrare le energie in vista di altri piani, infatti, per molti mesi le azioni d'attacco contro la Sardegna furono di modesta entità e solo dopo lo sbarco Alleato nel nord-Africa francese, nel mese di novembre, i bombardamenti su Cagliari e su altre località dell'isola avrebbero conosciuto un progressivo aumento nel numero e nella distruttività.

L'estate del '42 rappresentò l'apogeo della guerra italiana, da quel momento si sarebbe verificato un lento ma continuo regresso dovuto sia alla scarsità di rifornimenti alle truppe in nord-Africa, sia all'approssimarsi del secondo e tragico inverno di guerra in Russia.

Per cercare di porre fine allo stillicidio dei nostri convogli diretti in Libia, il Comando Supremo rispolverò la vecchia idea di conquistare Malta perciò fu predisposto un piano, denominato *Operazione C3*, che avrebbe dovuto portare all'occupazione dell'isola rendendo in tal modo sicura la via dei rifornimenti per le truppe italiane della *quarta sponda*.¹¹²

I preparativi per questa difficile operazione furono lunghi e avrebbero dovuto coinvolgere sia le forze da sbarco del San Marco, sia alcune divisioni del regio esercito tra le quali la divisione paracadutisti *Folgore* e la divisione *La Spezia*; l'uso del condizionale è dovuto al fatto che, dopo lunghi mesi di addestramento ad azioni d'assalto anfibo, tutte queste unità finirono invece per combattere nel deserto africano come normali divisioni di fanteria. Mussolini ed Hitler, dando ascolto al maresciallo Rommel, avrebbero deciso, infatti, di rimandare l'Operazione C3 e di inviare sul fronte africano tutte le risorse a disposizione confidando in una vittoria italo-tedesca ad El-Alamein che, però, non si verificherà.

La necessità di cogliere successi contro la flotta inglese diretta a Malta portò talvolta a degli errori, come nel caso di due sommergibili del VII° Grupsom di Cagliari. Il *Corallo* e l'*Alagi* si trovavano in agguato lungo le coste nordafricane quando avvistarono ed attaccarono alcune navi ritenute nemiche, ma il primo affondò una nave neutrale, la tunisina *Hady M'Hammed*, il secondo addirittura il cacciatorpediniere italiano *Usodimare*.¹¹³

¹¹¹ E. Aga Rossi, *Una nazione allo sbando. L'armistizio italiano del settembre 1943*, op. cit.

¹¹² Il 7 luglio, nel corso di una riunione del Comando Supremo, era stata ventilata l'ipotesi di un'utilizzo della divisione *Sabauda* nell'operazione C3, ma l'idea fu successivamente scartata. Cfr. Biagini-Fratolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo*, vol. VII°, op. cit, p. 547; R. De Felice, *Mussolini l'alleato 1940-45. L'Italia...*, op. cit, p. 636.

¹¹³ G. Giorgerini, *Uomini sul fondo*, op. cit, pp. 326-327.

Nel periodo fra i mesi d'agosto e ottobre del 1942 la Sardegna non subì alcun attacco nemico, ma la forte presenza di sommergibili nemici intorno alle sue coste costrinse le forze aeronavali italiane a stare allerta.

Supermarina assegnò ai sommergibili schierati in Sardegna compiti puramente difensivi, mentre Superaereo, per mantenere efficiente il proprio schieramento, decise l'invio nell'isola di alcuni nuovi reparti quali il 105° gruppo da bombardamento, che sostituì il 36° stormo provato dagli eventi bellici, nonché il 50° gruppo dotato di velivoli CANT Z.1007 bis.

L'atteggiamento difensivo dei sommergibili del VII° Grupsom mutò nell'ultimo trimestre del '42, quando Maricosom emanò l'*ordine d'operazioni n° 114*, ma soprattutto quando la flotta anglo-americana si trovò ad operare in forze nel Mediterraneo occidentale a seguito dello sbarco in Algeria e Marocco.¹¹⁴

Durante l'autunno del '42 le forze italo-tedesche, sempre più in difficoltà, furono respinte su tutti i fronti e soprattutto in nord-Africa; da quel momento i servizi segreti italiani cominciarono a parlare sempre più spesso del pericolo di un'invasione della Sicilia o della Sardegna e della presenza in questi territori di commandos nemici. L'attività di sabotatori e spie, che operavano generalmente attorno agli aeroporti e alle strutture di particolare interesse militare, passò quasi inosservata in Sardegna fino all'estate 1943, quando alcuni commandos furono sorpresi mentre si apprestavano a portare a termine la loro missione.

2.4 Le grandi battaglie aeronavali dell'estate 1942

Nell'estate 1942, prima che la battaglia di El-Alamein e l'*Operazione Torch* dessero un duro colpo alle velleità offensive dell'Asse, due grandi operazioni britanniche destinate al rifornimento di Malta provocarono la violenta reazione italo-tedesca, dando il via a quelle che sarebbero state le più grandi battaglie aeronavali della guerra nel Mar Mediterraneo. Queste battaglie avrebbero rappresentato il canto del cigno delle forze navali dell'Asse anche perché, per la prima volta nel conflitto, la Marina e l'aviazione italiane sarebbero state in grado di realizzare una vera e proficua collaborazione, senza gelosie e malumori reciproci.

La prima di queste grandi battaglie si svolse intorno alla metà del mese di giugno, da qui il nome di *Battaglia di Mezzo Giugno*, allorché gli inglesi diedero il via alle operazioni *Harpoon* e *Vigorous* che avevano lo scopo di rifo-

¹¹⁴ Le direttive di Maricosom imponevano ai sommergibili del VII° Grupsom di Cagliari di agire, esclusivamente, contro navi portaerei e navi di grossa stazza in navigazione lungo le coste del nord-Africa, per poi fare ritorno alla propria base. Cfr. U.S.M.M. a cura dello, *Sommergibili in guerra*, Rivista marittima, Marisegreg, 1956, pp. 60-62 e 88-96; M. Bertini, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Vol. XIII°, Tomo II°, op. cit.

nire le difese di Malta sia con la flotta di Gibilterra, sia con quella di Alessandria d'Egitto; l'intento britannico era probabilmente quello di disorientare i comandi dell'Asse, costringendoli a dividere le forze su due diversi obiettivi.

La notizia della partenza delle due squadre navali inglesi diede a Supermarina la possibilità di verificare l'efficacia dei principi della *Direttiva Navale N° 7 (Di. Na 7)*, emanata dall'ammiraglio Fioravanzo, che codificava le norme d'attacco delle forze aeronavali italiane nel Mediterraneo occidentale.

Nel caso della Sardegna, la *Direttiva Navale N° 7* stabiliva che, qualora la flotta inglese fosse salpata da Gibilterra, il comando militare dell'isola avrebbe avuto a disposizione sia le proprie forze aeronavali, sia quelle temporaneamente rischierate in Sardegna, ma normalmente basate altrove; queste forze avrebbero dovuto attendere il nemico a sud di Capo Carbonara e sfruttare la copertura aerea dei reparti schierati nell'isola.¹¹⁵

Le nuove direttive, frutto dell'esperienza e dei passati insuccessi, tenevano conto sia delle abitudini della flotta inglese, sia delle effettive possibilità di collaborazione fra le nostre forze armate; in particolare si basavano sul principio che solo l'utilizzo in massa delle forze disponibili avrebbe potuto garantire il successo dell'attacco.

Il 13 giugno '42 i comandi italiani predisposero uno sbarramento con sei sommergibili del VII° Grupsom, l'uscita in mare della VIIª divisione navale, schierata momentaneamente a Cagliari ed il trasferimento sugli aeroporti sardi del 9° stormo da bombardamento terrestre, del 104° gruppo aerosiluranti e del 16° gruppo caccia; in totale erano a disposizione delle forze armate della Sardegna 175 velivoli (63 aerosiluranti, 35 bombardieri, 68 caccia e 9 cacciabombardieri).¹¹⁶

2.4.1 La Prima battaglia della Sirte (battaglia di Mezzo giugno)

La sera del 13 giugno le forze aeree della Sardegna tentarono la prima azione d'attacco contro la flotta nemica, ma nessuno degli aerosiluranti decollati dall'aeroporto di Villacidro riuscì ad avvistare le navi britanniche; solo la mattina successiva, una volta avvistata la flotta, due aerosiluranti e otto caccia CR.42 dotati di bombe alari, scatenarono un attacco senza esito.¹¹⁷

¹¹⁵ La Di. Na. 7, inoltre, prevedeva che tutto il traffico marittimo fosse sospeso fino al cessato allarme, soprattutto quello fra la penisola ed il nord-Africa e che la Sardegna, la Sicilia e l'Alto Tirreno fossero posti in Stato d'allarme. Cfr. F. Mattesini, *La battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, op. cit., p. 459.

¹¹⁶ Le forze subacquee impegnate dal VII° Grupsom nel contrasto all'Operazione *Harpoon* erano costituite dai battelli *Corallo*, *Aradam*, *Alagi*, *Bronzo*, *Otaria* e *Zaffiro* che dovevano dar vita ad uno sbarramento nel Mediterraneo occidentale; però lo *Zaffiro* fu intercettato dal nemico ed attaccato poco dopo la partenza da Cagliari e non sfuggì all'affondamento. Cfr. U.S.M.M. a cura dello, *Navi militari perdute*, Stilgrafica, Roma, 1995, pp. 57-58; M. Bertini, *La marina italiana nella Seconda G. M.*, op. cit.

¹¹⁷ L'azione non sortì effetti e il 50% dei velivoli andati all'attacco non fece ritorno in Sardegna. Cfr. G. Rocca, *I disperati*, op. cit.; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., pp. 49-50.

Alle 09.00 del mattino gran parte delle forze aeree schierate in Sardegna decollò dagli aeroporti di Villacidro, Elmas e Decimomannu; 18 CANT Z.1007 bis, una quindicina di SM.84 del 36° stormo comandato dal tenente colonnello Farina e 18 SM.79 del 130° gruppo, scortati dai caccia CR.42 e MC.200 dei gruppi 24° e 160° di Monserrato, attaccarono le navi inglesi affondando il piroscafo *Tanimbar* e danneggiando l'incrociatore *Liverpool*, che dovette essere rimorchiato fino a Gibilterra.¹¹⁸

Nel bollettino di guerra le autorità italiane vantarono un numero spropositato di vittorie, citando l'affondamento di due incrociatori, un caccia-torpediniere e quattro piroscafi, l'abbattimento di diciotto velivoli nemici e il danneggiamento di una portaerei e di altro naviglio, il tutto con la perdita di soli venti aerei italiani.

Durante la battaglia di Mezzo Giugno, nel quale andò perduto anche l'aereo del comandante del 36° stormo, i sommergibili italiani, impegnati nelle acque fra la Sardegna e la Tunisia, colpirono con le loro armi alcune navi nemiche ma, come altre volte, non furono in grado di confermarne l'affondamento.¹¹⁹

La parziale vittoria conseguita dalle forze italo-tedesche non servì a limitare le puntate offensive britanniche lungo le coste sarde, infatti, fra il 12 e il 15 luglio, due navi italiane furono attaccate nella parte orientale dell'isola; il piroscafo *Adda* fu affondato nei pressi di Capo Monte Santu, mentre il piroscafo armato *Tigrai* fu danneggiato mentre navigava nel Golfo di Orosei.

Alla fine di luglio, approfittando della maggiore libertà di movimento delle navi italiane, il Comando Supremo decise di dare via libera ad un nuovo rafforzamento dell'apparato bellico della Sardegna; a tal proposito i piroscafi *Rossini* e *Puccini* furono utilizzati lungo le tratte Livorno-Olbia e Civitavecchia-Olbia per il trasporto di personale dell'esercito e di 1.200 uomini dell'aeronautica.

I successi ottenuti dall'Asse nella battaglia di Mezzo Giugno, pur non corrispondendo a quanto affermato dal nostro bollettino di guerra, avevano impedito agli inglesi il rifornimento dell'isola di Malta, per questo motivo l'ammiragliato britannico fu costretto a preparare una nuova operazione, denominata *Pedestal*, nel corso della quale almeno 15 piroscafi avrebbero dovuto raggiungere e rifornire quell'isola.

Le informazioni fornite dagli agenti del S.I.M. infiltrati in territorio spagnolo, da dove era facile osservare i preparativi britannici, consentirono ai comandi italo-tedeschi di predisporre le contromosse; i sommergibili di base a

¹¹⁸ Le navi della VII^a divisione navale, dal canto loro, intercettarono il convoglio nemico a sud di Pantelleria e lo attaccarono pur senza ottenere i risultati sperati. Cfr. U. Cavallero, *Comando Supremo. Diario 1940-43*, op. cit., p. 270.

¹¹⁹ Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario Storico del Comando Supremo*, vol. VII^a, op. cit., pp. 369 e successive.; A. Iachino, *Operazione Mezzo Giugno*, op. cit., p. 323; Rainero-Biagini a cura di, *L'Italia in guerra. Il terzo anno-1942*, Stabilimento Grafico Militare, Gaeta, 1993, pp. 440-446.

Cagliari furono posti in agguato nelle acque fra la Sardegna e le Baleari, mentre alcuni nuovi reparti aerei dell'Asse furono trasferiti sugli aeroporti sardi.¹²⁰

Il 5 agosto '42 il comando aeronautica della Sardegna informava il generale Basso che, alle 03.00 del mattino, una forza navale britannica era salpata da Gibilterra, ma la ricognizione effettuata da cinque CANT Z.1007 bis del 51° gruppo non consentì di avvistare le navi nemiche.

Il giorno successivo alla partenza delle navi da Gibilterra gli incrociatori *Eugenio di Savoia* e *Montecuccoli*, scortati da tre cacciatorpediniere, salparono da Cagliari, mentre reparti aerosiluranti partirono per una missione di ricognizione nel Mediterraneo occidentale, ma anche questa volta le navi nemiche non furono avvistate.

Il 10 agosto, dopo alcuni giorni di navigazione in Atlantico, le navi inglesi entrarono nel Mar Mediterraneo e furono avvistate dai ricognitori italiani che diedero immediatamente l'allarme; la scoperta del convoglio nemico consentì ai comandi dell'Asse di preparare nuove azioni d'attacco sulla falsariga di quelle effettuate in giugno.¹²¹

Il primo messaggio radio dei ricognitori segnalava la presenza di una forza navale, formata da circa 60 navi di vario tipo, in navigazione verso il Mediterraneo centrale; tra le navi vi sarebbero state una o due portaerei, una corazzata, quattro incrociatori, ventitre siluranti e diciannove piroscafi, contemporaneamente nel Mediterraneo orientale erano state avvistate altre unità nemiche, partite da Porto Said e posizionate nel settore fra i 120° ed i 180°.

Un secondo rapporto, invece, conteneva notizie circa il passaggio in Mediterraneo di ventiquattro unità da guerra, di cui sei di grosso tonnellaggio, provenienti dall'Oceano Atlantico, mentre altri cinque cacciatorpediniere sarebbero giunti a Gibilterra per poi ripartirne durante la notte.

2.4.2 La battaglia navale di Mezzo agosto

A seguito delle informazioni ricevute il capo di Stato Maggiore generale, maresciallo Ugo Cavallero, ordinò a Supermarina di far uscire in mare le navi della VII^a divisione, ormeggiate nuovamente a Cagliari, mentre a Superaereo intimò lo *stato d'emergenza radiotelegrafico*, nonché l'intensificazione della difesa degli aeroporti per prevenire attacchi aerei e le azioni dei sabotatori.¹²²

¹²⁰ Tra i reparti trasferiti nell'isola vi furono bombardieri del 32° stormo, caccia Reggiane RE.2001 e Macchi MC.202 del 105° stormo, nonché velivoli Junkers JU.88 ed Heinkel He.111 tedeschi.

¹²¹ La flotta inglese aveva compiuto un'azione diversiva dirigendosi verso ovest, cioè in Atlantico, rendendo inefficace anche la ricognizione dei nove aerosiluranti SM.79 del 130° gruppo che stavano compiendo una ricognizione sui paralleli 37° 25' e 33° 35' fino al meridiano 2° 30'. Cfr. AUSSME, *Telegramma a mano inviato al Comando del XIII° C.A. Cart. N° 1019*.

¹²² Questa iniziativa, tuttavia, non sarebbe servita ad evitare che, il giorno 11, aerei nemici colpissero gli aeroporti di Elmas e Decimomannu provocando la distruzione di alcuni SM.79 del 36° stormo, nonché la morte di vari militari.

Le forze messe in campo dalla regia Marina per contrastare l'*operazione Pedestal* comprendevano, oltre alle navi da guerra, anche Mas e sommergibili che avrebbero dovuto costituire sbarramenti nel Mediterraneo occidentale e nelle acque a sud della Sardegna; per svolgere questi compiti Maricosom fece salpare da Cagliari i sommergibili *Uarsciek*, *Volframio*, *Dagabur*, *Giada* e *Brin* che si schierarono a sud-ovest delle Baleari, nonché i sommergibili *Emo*, *Cobalto*, *Avorio*, *Otaria*, *Granito*, *Dandolo* e *Velella* che si portarono in agguato lungo le coste della Tunisia.

All'alba dell'11 agosto '42, il sommergibile *Uarsciek* intercettò le navi nemiche nei pressi delle Baleari e tentò di attaccare una portaerei, ma senza successo; il sommergibile italiano fu sottoposto a caccia da parte delle navi inglesi di scorta e solo dopo qualche ora poté emergere e dare il segnale di scoperta.¹²³

La notizia dell'avvistamento indusse il generale Basso ad ordinare lo stato d'allarme a tutti i reparti della Sardegna in modo che, se il nemico avesse tentato uno sbarco, nessuna unità fosse colta impreparata; nessuno in quel momento sapeva quali fossero le reali intenzioni degli inglesi, perciò le autorità italiane non escludevano eventuali azioni anfibe.¹²⁴

La prima azione d'attacco contro la flotta britannica fu compiuta da una quarantina di aerei tedeschi partiti dall'aeroporto di Villacidro; l'incursione tedesca non ebbe successo, ma la reazione britannica non si fece attendere e gli aerei della RAF bombardarono gli aeroporti di Villacidro, Elmas e Decimomannu. Il campo d'aviazione di Villacidro non subì danni, mentre sull'aeroporto di Elmas fu distrutto un SM.79 della 283^a squadriglia, furono danneggiati altri sei velivoli dello stesso tipo e la stessa sorte subirono tre caccia Bf.109 tedeschi e un JU.52 da trasporto. A Decimomannu gli inglesi distrussero quattro SM.79 e un Caproni Ca.164 da turismo, danneggiando anche otto SM.79 e 3 caccia MC.202.¹²⁵

Gli inglesi presero di mira anche le forze navali italiane, infatti, le unità della VII^a divisione subirono un attacco appena fuori Cagliari e una bomba cadde vicino al cacciatorpediniere *Maestrale* che, insieme al *Gioberti*, all'*Oriani* e al *Grecale*, fungeva da scorta agli incrociatori che, unitamente alle navi schierate in Sicilia, avrebbero dovuto intercettare la flotta inglese a Pantelleria. Meno fortunati furono i battelli del VII^o Grupsom giacché, a seguito degli attacchi inglesi, andarono perduti il *Dagabur* e il *Cobalto*, mentre il *Giada*, il *Dandolo* e l'*Avorio* furono

¹²³ F. Mattesini, *La battaglia di Mezzo agosto*, op. cit., p. 120.

¹²⁴ AUSSME, *Fonogramma n°7047/Op del giorno 11/08/1942*. Cart. N° 1019.

¹²⁵ Nei bombardamenti il 105° gruppo ebbe colpiti nove dei dodici aerosiluranti a disposizione, tuttavia dopo un intenso lavoro notturno i tecnici riuscirono a metterne altrettanti in condizioni di operare; tra il personale di terra, perirono due avieri italiani, mentre altri tre, di cui uno tedesco, rimasero feriti. Cfr. F. Mattesini, *La battaglia di Mezzo agosto*, op. cit., p. 165.

costretti a rientrare in Sardegna e per i danni subiti o in seguito ad avarie.¹²⁶

La mattina del 12 agosto '42, quando si verificò il primo vero attacco in forze alla flotta inglese, sugli aeroporti della Sardegna erano presenti 247 aeroplani poiché, il giorno prima, erano arrivati più di cento velivoli provenienti da Caselle, Ciampino e Capodichino; così negli aeroporti di Elmas, Decimomannu, Villacidro e Monserrato erano pronti al decollo 51 aerosiluranti, 12 bombardieri, 15 cacciabombardieri e 67 caccia.¹²⁷

I piani studiati da Superaereo prevedevano l'attacco in massa al convoglio da parte degli aerosiluranti, l'attacco alla portaerei per opera di due RE.2001 dotati di bombe perforanti, nonché l'azione di un *mezzo speciale*, vale a dire un velivolo SM.79 carico d'esplosivo e radioguidato a distanza fino all'obiettivo. Il generale Urbani, comandante dell'aeronautica della Sardegna, pianificò un'azione che tenesse conto delle direttive di Superaereo e fissò l'ORA X per l'attacco alle ore 11.15 del 12 agosto '42.

Il convoglio britannico, avvistato dai ricognitori del 51° gruppo e dai CANT Z.506 della ricognizione marittima di Elmas la mattina del 12 agosto, fu segnalato ai comandi delle forze aeree della Sardegna che diedero il via alle operazioni d'attacco. I velivoli tedeschi Ju 88 furono i primi ad attaccare le navi nemiche infliggendo loro gravi perdite, nonostante la forte reazione dei caccia e dell'artiglieria contraerea.

L'attività delle forze aeree italiane, inframmezzata agli attacchi tedeschi, si sviluppò nel modo seguente: una cinquantina di aerosiluranti utilizzati per l'attacco in massa e il velivolo speciale radioguidato, denominato in codice *canarino* per la sua colorazione, decollarono dalla Sardegna, mentre i due velivoli Re.2001 dotati di bombe perforanti PD 630 per tiro radente partirono dalla Sicilia.¹²⁸

Tutte le operazioni condotte con armamento speciale si conclusero però con un insuccesso, ma se i due Re.2001 erano riusciti a centrare la portaerei *Victorious*, che si salvò solo perché le bombe perforanti non esplosero al momento dell'impatto col ponte, invece l'attacco condotto col

¹²⁶ Il sommergibile *Dagabur* fu speronato ed affondato dal cacciatorpediniere *Wolverine*, mentre il *Cobalto* andò perduto a seguito dello speronamento da parte del caccia *Iburiel*. Cfr. M. Bertini, *La marina italiana nella...*, op. cit.

¹²⁷ Un'altra fonte attesta che i velivoli italiani presenti nelle basi sarde, in occasione dello scontro aeronavale di *Mezzo agosto*, ammontassero a 189 così distribuiti: 60 aerosiluranti SM.79, 30 SM.84, 9 Cant Z.1007 bis, 8 CR.42 con bombe alari, 22 MC.202, 30 RE.2001, 16 CR.42 e 14 G.50; gli aerosiluranti avevano a disposizione 67 siluri. Cfr. Rainero-Biagini a cura di, *L'Italia in guerra il terzo anno 1942*, op. cit., p. 494; F. Mattesini, *La battaglia di Mezzo agosto*, op. cit., p. 146.

¹²⁸ Alle ore 11.10 dagli aeroporti di Villacidro, Decimomannu, Elmas e Monserrato decollarono 10 SM.84 del 38° gruppo (32° stormo), 10 SM.84 dell'89° gruppo (32° stormo), 12 SM.79 del 109° gruppo (36° stormo) e dei nuclei aerosiluranti 2° e 3°, 12 SM.79 del 130° gruppo, 15 CR.42 e 5 G.50 del 24° gruppo caccia, 14 MC.202 del 153° gruppo caccia, 9 SM.79 del 105° gruppo aerosiluranti, 16 Re.2001 del 2° gruppo caccia e caccia tedeschi Bf.109.

velivolo radiocomandato fallì poiché, a causa di un guasto al radiocomando, l'aereo andò perduto.¹²⁹

L'attacco più massiccio mai condotto dalle forze aeree della Sardegna si concludeva sostanzialmente con un insuccesso, ma l'onore delle forze aeronavali della Sardegna fu salvato dai sommergibili del VII° Grupsom che, nonostante la perdita di due battelli (*Dagabur* e *Cobalto*), furono in grado di affondare due piroscafi e un incrociatore contraereo e di danneggiare due incrociatori e un piroscalo Alleati.¹³⁰

Le navi della VIIª divisione navale non ebbero l'occasione di prendere parte alla battaglia e furono dirottate a Napoli, dove giunsero la mattina del 13 agosto; quello stesso giorno, essendo il convoglio Alleato arrivato nella zona del Canale di Sicilia, trenta velivoli, fra aerosiluranti e caccia, furono trasferiti dalla Sardegna alla Sicilia dove, favoriti anche dalle minori distanze da coprire, avrebbero fornito un apporto maggiore.

L'ultimo sussulto della *battaglia di Mezzo agosto*, per quanto riguarda le forze italo-tedesche schierate in Sardegna, fu rappresentato dal tentativo, effettuato il 14 agosto '42, di infliggere nuovi danni alle navi inglesi che stavano facendo ritorno a Gibilterra. Le navi Alleate, avvistate da un CANT Z.1007 bis del 51° gruppo, furono attaccate presso Capo Bougaroni dagli SM.84 del 32° stormo e dagli SM.79 dei gruppi 108°, 109° e 130°; gli attacchi non sortirono però alcun effetto.

Le azioni belliche dell'agosto'42 furono le ultime in cui le forze armate della Sardegna operarono un attacco combinato; da quel momento in poi, infatti, l'aeronautica sarebbe intervenuta solo per contrastare le incursioni aeree su Cagliari o per bombardare le navi Alleate alla fonda nei porti africani, mentre i sommergibili del VII° Grupsom sarebbero stati costretti a proteggere l'isola dalle forze navali nemiche.¹³¹

L'*Operazione Pedestal*, per le forze inglesi, era stata sostanzialmente un insuccesso, dovuto soprattutto alla perizia dei piloti della Luftwaffe ed al coraggio dei sommergibilisti italiani che, nel corso di quella battaglia, affondarono una portaerei, due incrociatori, un cacciatorpediniere e nove piro-

¹²⁹ Il velivolo radioguidato, ideato dal generale Raffaelli, dopo essere stato portato in volo da un pilota che subito dopo si gettò col paracadute, fu guidato sul bersaglio dallo stesso Raffaelli, che aveva preso posto su un CANT Z.1007 bis decollato anch'esso da Villacidro, ma nel corso dell'attacco un guasto al radiocomando 320/Ter. non permise di indirizzarlo sulla portaerei. Il velivolo, ormai privo di controllo, proseguì il suo volo andandosi a schiantare al suolo, 600 Km più a sud, in territorio algerino. Cfr. G. Rocca, *I disperati*, op. cit., p. 235; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., p. 53.

¹³⁰ Il sommergibile *Bronzo*, comandato dal tenente di vascello Buldrini, mandò a fondo il piroscalo *Empire Hope* da 12.688 tonnellate di stazza, l'*Axum*, invece, affondò l'incrociatore contraereo *Cairo* e danneggiò l'incrociatore *Nigeria* ed il piroscalo americano *Ohio*. Il sommergibile *Alagi* non fu da meno e mandò a fondo il piroscalo *Clan Ferguson* arrecando danni anche all'incrociatore *Kenya*. Cfr. U.S.M.M. a cura dello *Navi militari perdute*, op. cit., p. 60; G. Giorgerini, *Uomini sul fondo*, op. cit., p. 338.

¹³¹ Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit.

scafi, danneggiando altre sei navi mercantili; tuttavia neanche l'Asse poteva cantare vittoria poiché i risultati ottenuti erano tutt'altro che decisivi.

Gli avvenimenti della metà d'agosto del 1942, benché non decisivi ai fini della guerra, avevano comunque fatto comprendere quanto fosse necessario apportare modifiche all'apparato bellico della Sardegna, a tal proposito il generale Urbani, comandante dell'aeronautica dell'isola, chiese che caccia del tipo MC.202 e Re.2001 fossero inviati non appena possibile nel nuovo aeroporto di Milis; la necessità di moderni velivoli intercettori era resa manifesta dalla facilità con cui il nemico colpiva gli aeroporti di Elmas e Decimomannu.

2.5 Il raggruppamento motocorazzato del XIII° corpo d'armata

Nel 1942, il pericolo di un sempre più probabile sbarco Alleato nell'isola fece sì che il nostro esercito provvedesse alla costituzione di forze mobili più agili e manovriere; per questo motivo furono organizzati i *gruppi tattici*, generalmente a livello di battaglione rinforzato, nell'ambito delle grandi unità di fanteria e di altri reparti di corpo d'armata. I gruppi tattici, che operavano a protezione di una determinata zona, erano composti da una struttura di comando, da elementi della fanteria, dell'artiglieria o, secondo le necessità, delle truppe motorizzate.

2.5.1 La nascita del reparto motocorazzato

Nell'estate '42 il comandante delle forze armate della Sardegna, intenzionato a costituire un reparto con spiccate doti di mobilità e in grado di appoggiare l'attività delle unità di fanteria, decise di costituire un *raggruppamento motocorazzato* servendosi dei reparti corazzati e motorizzati del comando di corpo d'armata; ciascun reparto componente il raggruppamento motocorazzato, inoltre, avrebbe costituito un gruppo tattico a se stante.

La composizione provvisoria del raggruppamento, affidato momentaneamente al generale Bruno, prevedeva la presenza del II° battaglione carri L, del CC° battaglione carri SOMUA, del XIII° battaglione mitra autocarrato, di un battaglione cannoni da 47/32 autocarrato, di quattro compagnie mitraglieri, di un gruppo da 75/27 T.M. e di un gruppo da 105/28; sedi del raggruppamento erano Sanluri, Guspini, Dolianova e Sordiana.

Ai primi del mese di settembre, lo stesso Stato Maggiore del regio esercito diede impulso alla costituzione del reparto trasferendo in Sardegna il comando del 32° reggimento carristi che, tra le altre cose, aveva il compito di inquadrare i reparti corazzati presenti nell'isola.¹³²

¹³² In base agli ordini superiori il comando del 32° reggimento carristi, posto alle dipendenze del comando del XIII° corpo d'armata, doveva assumere il controllo del II° battaglione carri L/3 (su 3 compagnie), del XIII° battaglione carri L/3 (su 2 compagnie) e del CC° battaglione carri SOMUA (su 2 compagnie) che, in quel momento, dipendevano organicamente dai reggimenti carristi 33°, 4° e 31°. Cfr. AUSSME, Foglio n°0045280/3 del 3/09/1942 emesso dallo Stato Maggiore del regio esercito. Cart. N° 1019.

Il generale Basso decise di ripartire le forze in modo da avere gruppi tattici omogenei perciò, mentre il II° battaglione carri L, il I° battaglione cannoni da 47/32, il I° gruppo da 75/27 T.M. e le compagnie motomitraglieri VIII^a e XIII^a furono dislocate a Sanluri, invece il XIII° battaglione mitra autocarrato e una compagnia cannoni si schierarono a Guspini, il CC° battaglione carri SOMUA, il XXX° gruppo da 105/28 e le compagnie motomitraglieri IX^a e XI^a a Sordiana e Dolianova nei pressi di Cagliari.

Ultimata la prima fase organizzativa del reparto, le autorità militari della Sardegna organizzarono una prima esercitazione cui presero parte il *gruppo tattico motorizzato* di Guspini ed il *gruppo tattico motocorazzato* di Sanluri; scopo della manovra era quello di insegnare ai comandanti di gruppo tattico il modo migliore di utilizzare le varie componenti del reparto, evitando sovrapposizioni e intralci durante l'attività bellica.¹³³

Alla fine del 1942 le quattro compagnie motomitraglieri di corpo d'armata entravano a far parte integrante del 32° reggimento carristi, mentre a metà del mese di gennaio del 1943 il reparto, posto al comando del tenente colonnello Ercole Calvi, assumeva finalmente carattere organico e diveniva una pedina fondamentale del comando forze armate della Sardegna.

2.5.2 Composizione definitiva del raggruppamento "Scalabrino"

Il 23 marzo '43 il reparto assumeva la sua fisionomia definitiva allorché, per ordine del comando del XIII° corpo d'armata, il generale Scalabrino assumeva la carica di comandante del raggruppamento motocorazzato e poneva la sua sede a San Gavino Monreale; a quella data l'organico del raggruppamento motocorazzato comprendeva, oltre ai reparti assegnati fin dalla costituzione, una batteria del DLXI° gruppo semoventi e il XXI° battaglione autonomo di fanteria, a suo tempo costituito per la guerra in nord-Africa.

Il generale Scalabrino, oltre alla carica di comandante del raggruppamento motocorazzato, assumeva anche le cariche di ispettore delle forze corazzate e di ufficiale di collegamento con la 11^a brigata d'assalto tedesca che doveva giungere dalla penisola e schierarsi nella zona di Gonnosfanadiga.

All'inizio dell'aprile 1943 la situazione in Tunisia si era fatta insostenibile; le truppe italiane della I^a armata erano state costrette a lasciare la zona dell'Akarit e ad arroccarsi sull'estrema linea difensiva di Enfidaville, mentre la V^a armata tedesca era stata spinta sempre più verso Tunisi. Le continue incursioni nemiche sulla Sardegna, favorite dalla vicinanza delle basi aeree

¹³³ Il generale Basso fece di tutto per consentire alle unità corazzate di raggiungere un adeguato livello d'addestramento ma, allo stesso tempo, cercò di evitare che la sottrazione di queste unità non creasse problemi ai gruppi tattici delle divisioni di fanteria impegnate nella difesa delle località a rischio, per questo motivo decise che i reparti corazzati sarebbero continuati a dipendere dalle unità di fanteria cui appartenevano.

anglo-americane, avevano reso molto dura sia la vita dei reparti, sia quella della popolazione ed il pericolo di uno sbarco nemico nell'isola si era fatto sempre meno improbabile, per questo motivo il comando del XIII° corpo d'armata decise di accelerare l'approntamento bellico dell'unità coinvolgendola in esercitazioni con gli altri reparti schierati nell'isola. Dal 19 aprile, tra i reparti che avrebbero dovuto collaborare col raggruppamento motocorazzato *Scalabrino* alla difesa della Sardegna c'era anche l'11ª brigata d'assalto tedesca il cui comandante, colonnello Kurt Einstmann, si era appena presentato al comando forze armate della Sardegna.¹³⁴

Nella seconda metà di maggio, dopo la sconfitta delle truppe dell'Asse in Tunisia, le forze aeree Alleate concentrarono i loro sforzi sulle due isole maggiori; tra gli obiettivi anglo-americani in Sardegna c'erano anche le sedi del raggruppamento motocorazzato, la cui composizione si era accresciuta con l'arrivo dei primi 600 uomini del XVI° battaglione carri M.

I ripetuti sorvoli della zona di San Gavino Monreale dove fu attaccata la fonderia, con danni materiali alle strutture e feriti tra gli operai civili, non fecero altro che rafforzare i timori di un prossimo sbarco nemico in Sardegna;¹³⁵ probabilmente i ricognitori Alleati avevano individuato la dislocazione del raggruppamento *Scalabrino* e cercavano di renderlo inoffensivo.

All'inizio dell'estate i ricognitori italo-tedeschi notarono un concentramento di forze Alleate nei porti nordafricani e questo fatto, per l'ennesima volta, fece pensare che il temuto attacco alla Sardegna fosse imminente. Il *comando tattico sud Sardegna*, dal quale dipendeva organicamente il raggruppamento motocorazzato, ordinò lo stato d'allerta in vista di un attacco di paracadutisti che, previsto per il 21 giugno, non avverrà mai.

Alla fine del giugno '43 il capo di Stato Maggiore del regio esercito, generale Mario Roatta, riunì le autorità militari dell'isola presso il comando di Bortigali per impartire nuove direttive circa la difesa della Sardegna. La missione del generale Roatta era dovuta anche al fatto che, dopo lunghe pressioni alle autorità germaniche, Hitler aveva deciso di inviare nell'isola la 90ª divisione panzergrenadiere, unità reduce dai combattimenti in Africa. La divisione, comandata dal generale Carl Hans Lungerhausen, avrebbe ricoperto un ruolo di primo piano nella storia della seconda guerra mondiale in Sardegna.

Nello stesso periodo in cui l'unità tedesca giungeva in Sardegna, il generale Scalabrino proseguiva nella sua opera di preparazione militare

¹³⁴ In base al foglio d'ordini n° 3883 del comando forze armate della Sardegna la brigata tedesca doveva opporsi ai tentativi di sbarco nemici, attraverso azioni di controffensiva manovrata, nonché fungere da *riserva mobile del comando forze armate della Sardegna*, unitamente al raggruppamento motocorazzato.

¹³⁵ AUSSME, *Diario Storico-militare del Raggruppamento motocorazzato del XIII° C.A.* maggio '43, Cart. N° 1425.

del raggruppamento motocorazzato; i risultati ottenuti dall'alto ufficiale sarebbero stati sostanzialmente positivi tanto che, in occasione degli avvenimenti post-armistiziali, sarebbe stato uno dei pochi reparti italiani che, sia pure tra mille difficoltà, avrebbe combattuto contro le truppe tedesche.

2.6 La Sardegna dopo lo sbarco Alleato in nord-Africa

All'inizio del novembre '42, pochi giorni dopo la fine della battaglia di El Alamein, lo sbarco Alleato in nord-Africa portava le forze aeree nemiche ad un passo dalla Sardegna che, da quel momento, cominciò a rappresentare uno dei bersagli favoriti dei bombardieri anglo-americani.

Il motivo per cui l'isola fu risparmiata per qualche tempo è legato alla resistenza delle truppe dell'Asse in Tunisia che, per molti mesi, costrinse gli Alleati a concentrare i loro attacchi aerei contro le armate italo-tedesche.

Nello stesso periodo in cui lo strapotere alleato si manifestava in tutta la sua grandezza, le forze destinate alla difesa della Sardegna annoveravano appena due divisioni di fanteria, la *Sabauda* e la *Calabria*, due divisioni (204^a e 205^a), due brigate (IV^a e XIII^a) e un reggimento autonomo (19°) per la difesa costiera, gli equipaggi dei mezzi della Marina e dell'aeronautica e i reparti della difesa territoriale. La divisione *Cremona*, benché ancora presente nell'isola, non faceva più parte delle forze a disposizione del generale Basso e stava per essere utilizzata per l'occupazione della Corsica.¹³⁶

2.6.1 Dall'Operazione Torch all'invasione della Corsica

Nei giorni immediatamente precedenti lo sbarco anglo-americano in Algeria e Marocco, definito in codice *Operazione Torch*, la presenza in mare di un gran numero di unità navali e da sbarco nemiche fece temere che il tanto paventato sbarco Alleato in Sardegna fosse sul punto di compiersi, tant'è che, il 6 novembre '42, lo Stato Maggiore del regio esercito ordinò a tutti i reparti dipendenti l'assunzione dello *stato di preallarme*, il ritorno ai reparti dei militari adibiti alla raccolta del sale o ai lavori agricoli e l'allontanamento da Cagliari dei reparti più esposti a eventuali bombardamenti.¹³⁷

Nel primo pomeriggio di quel 6 novembre, quando il pericolo si era fatto ancora più elevato a causa dell'avvicinarsi delle navi nemiche, il generale Basso ordinò l'assunzione dello *stato d'allarme* con conseguente rafforzamento del personale schierato sulla linea d'osservazione e resistenza dell'arco di contenimento di Quartu Sant'Elena.

¹³⁶ AUSSME, *Comando XIII° Corpo d'Armata: dislocazione truppe al 1 novembre '42*. Cart. N° 1231.

¹³⁷ Le autorità militari italiane ritenevano possibile anche un attacco ai territori francesi d'oltremare, che poi era il vero obiettivo dell'operazione Torch, ma il timore di uno sbarco sul territorio metropolitano italiano attanagliava tutti i comandi. Cfr. AUSSME, *Diario Storico-militare del XIII° C.A.* Nov-Dic '42. Cart. N° 1227.

Le vere intenzioni degli Alleati furono evidenti l'8 novembre quando le loro truppe cominciarono a sbarcare ad Algeri; a quel punto i comandi italiani reagirono attaccando il naviglio da sbarco con sommergibili, siluranti ed aerei di vario tipo, mentre la mancanza di nafta impediva alle corazzate di muovere dai porti. Supermarina predispose l'agguato di circa venticinque sommergibili, schierati tra il Mediterraneo occidentale e le coste nordafricane, cui si unì l'azione dei velivoli che Superaereo aveva inviato in Sardegna, soprattutto bombardieri a medio e lungo raggio, aerosiluranti e caccia MC.202.¹³⁸

Gli attacchi compiuti dagli aerei decollati dalla Sardegna sortirono qualche risultato, smentito peraltro dal nemico, tuttavia il fatto che subito dopo gli anglo-americani bombardassero gli aeroporti dell'isola stava a dimostrare l'entità del pericolo rappresentato dalle forze aeree della Sardegna per le navi della flotta alleata.

La risposta dell'Asse all'invasione dei territori francesi d'oltremare non si fece attendere e la sera di quello stesso 8 novembre '42 il comando del VII° corpo d'armata predispose l'occupazione della Corsica, temendo che gli Alleati avessero in mente di fare altrettanto. Gli americani sbarcarono invece ad Orano, un altro territorio francese d'oltremare, mentre le loro forze aeree attaccavano gli aeroporti di Elmas, Decimomannu e Monserrato. Queste azioni avevano un solo scopo, distogliere le forze italo-tedesche dalla flotta Alleata, per questo motivo non provocarono grossi danni né alle infrastrutture militari, né alla popolazione.

Il 10 novembre lo Stato Maggiore del regio esercito ordinò l'immediata occupazione della Corsica ma, ancor prima che la divisione *Cremona* e le navi della *flotta speciale* si avvicinassero alle coste corse, alcune formazioni aeree nemiche bombardarono per alcune ore l'aeroporto di Elmas provocando la morte di alcuni avieri e la distruzione di aerei e infrastrutture militari.

Le forze aeronavali della Sardegna tentarono una nuova reazione, ma lo strapotere numerico del nemico rendeva difficile il raggiungimento di qualche successo e quando ciò avveniva aveva sempre costi insostenibili per le esigue risorse italo-tedesche.

La mattina dell'11 novembre '42 le truppe italiane cominciarono l'occupazione della Corsica realizzando l'*Operazione C2*; le navi della flotta speciale, salpate da La Maddalena, Olbia e Golfo Aranci, trasportarono 2.400 uomini della divisione *Cremona* ed alcuni reparti del XXX° raggruppamento camicie

¹³⁸ Quando le forze anglo-americane invasero il nord-Africa, il Comando Supremo decise il rafforzamento delle forze aeree schierate in Sardegna, portando il numero dei velivoli italiani a 221, mentre la Luftwaffe inviò una cinquantina di velivoli a Chilivani, Case Zeppara, Monserrato, Ottana, ecc. Cfr. Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., pp. 55-56; Coni-Serra, *La Portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 51.

nere, ma l'arrivo delle truppe a Porto Vecchio sarebbe proseguito per molti giorni con la copertura aerea dei velivoli schierati in Sardegna.¹³⁹

Le forze aeree della Sardegna, che assecondavano le manovre di sbarco con missioni di ricognizione su tutta la Corsica, non tralasciarono in ogni caso le azioni di disturbo alla flotta Alleata in nord-Africa; le navi alla fonda nel porto di Bougie costituivano un buon bersaglio per gli aerosiluranti come nel caso dell'azione del 12 novembre '42, quando cinque SM.79 attaccarono e colpirono due piroscafi e un incrociatore. Il raid costò però la perdita di tre aerei, uno abbattuto dalla contraerea, gli altri due dopo essersi scontrati fra loro durante il volo.

L'avvistamento di una portaerei, due incrociatori e tre cacciatorpediniere nemici nei pressi di Barcellona, unitamente alla pressione imposta dalla continua presenza di sommergibili Alleati al largo della Sardegna, spinsero le autorità militari dell'isola ad ordinare l'attuazione del *progetto di difesa del Golfo di Cagliari*.¹⁴⁰

Il rafforzamento delle difese di quel settore della costa era dovuto anche al fatto che, proprio nel settore della XIII^a brigata costiera, precisamente a Torre Murtas, erano stati osservati alcuni scambi di segnali fra un natante e la terra ferma, a riprova del fatto che spie o agenti nemici erano presenti a terra.

La partenza della *Cremona* e degli altri reparti trasferiti in Corsica aveva creato un vuoto fra le fila delle truppe schierate a difesa della Sardegna, per questo motivo il generale Basso, oltre ad ordinare il riposizionamento di alcune unità, decise la costituzione di nuove compagnie da difesa costiera traendo il personale dai vari distretti militari.

Gli altri spostamenti effettuati dal comandante delle forze armate della Sardegna riguardavano soprattutto la divisione *Calabria*, i cui reparti presidiavano la parte nord-occidentale dell'isola; le direttive del comando militare della Sardegna avevano lo scopo di rafforzare le zone di Tempio Pausania, Olbia e Monti, dove erano situati alcuni importanti depositi di viveri e materiali.

Il 23 novembre la XII^a forza aerea americana, comandata dal generale Doolittle autore del famoso raid su Tokyo, tentò un violento attacco contro l'aeroporto di Elmas e solo il mal tempo impedì che la struttura fosse colpita dai bombardieri nemici.

La vicinanza delle basi nemiche alla Sardegna ne complicava la situazione bellica perciò, il 24 novembre, Mussolini decise che tutti i reparti

¹³⁹ Cfr. R. Cruccu, *La Corsica e l'Italia nella Seconda Guerra mondiale*, op. cit., pp. 16-17; M. A. Bragadin, *Ma che ha fatto la marina?*, op. cit., p. 390.

¹⁴⁰ Il Progetto prevedeva che alcune compagnie dei reparti della difesa costiera occupassero alcune fortificazioni costituite da quattro gruppi di capisaldi la cui costruzione non era stata ancora completata. Cfr. AUSSME, *Diario Storico-militare del 126° reggimento costiero*. Novembre-dicembre '42. Cart. N° 1231.

schierati nell'isola con ruoli attivi fossero inseriti fra le forze combattenti nello scacchiere Mediterraneo; in conseguenza di questa decisione gli uomini potevano godere dei benefici di legge e dell'indennità spettante ai reparti in zona di guerra.

La superiorità aeronavale raggiunta dagli anglo-americani nel Mediterraneo, che costringeva la Marina ad un gran dispendio d'energie, era dimostrata anche dal fatto che, nonostante le direttive impartite dal Comando Supremo, quasi la metà del naviglio diretto in Sardegna non arrivava a destinazione; in molti casi le navi erano affondate ad appena poche miglia dai porti o dalle coste dell'isola.

Il 1° dicembre '42 alcuni bombardieri del 32° stormo decollarono da Villacidro per attaccare il porto di Bona, ma i velivoli italiani, che erano giunti sul bersaglio senza scorta a causa del maltempo, furono sbaragliati dai caccia nemici; alcuni velivoli furono abbattuti e altri costretti ad atterraggi d'emergenza. Mentre le forze aeree attaccavano la flotta Alleata nei porti africani, alcuni sommergibili del VII° Grupsom, segnatamente il *Corallo*, il *Turchese* e il *Diaspro* furono impegnati in una missione che aveva come obiettivo la protezione del porto di Ajaccio da poco caduto in mani italiane.¹⁴¹

All'inizio del dicembre '42, dopo i vari trasferimenti di truppe in Corsica, le forze a disposizione del comando militare della Sardegna ammontavano complessivamente a 96.790 uomini dei quali circa 26.000 appartenevano alle forze della difesa territoriale, 21.000 alle divisioni di fanteria mobile e 28.000 alle unità da difesa costiera.¹⁴²

Nel corso della prima settimana di dicembre, dopo un devastante bombardamento nemico sul porto di Napoli, due incrociatori pesanti della III^a divisione navale, il *Trieste* ed il *Gorizia*, furono trasferiti a La Maddalena dove, nella primavera del '43 sarebbero stati attaccati dai bombardieri americani che affondarono il primo e danneggiarono gravemente il secondo.

Nelle settimane successive le forze aeree e subacquee schierate in Sardegna furono impegnate in nuove azioni belliche contro le basi Alleate in nord-Africa dove il nemico, da qualche tempo, ammassava le truppe che poi avrebbe utilizzato per attaccare l'Italia. I battelli del VII° Grupsom, pur agendo con coraggio e determinazione, si trovarono molto spesso a mal partito contro la soverchiante superiorità di mezzi del nemico, così ogni successo conseguito aveva come contropartita la perdita di uno o più sommergibili.

Nello stesso tempo proseguivano i lavori per l'attuazione del progetto di difesa del Golfo di Cagliari, e per il rafforzamento delle difese costiere delle zone considerate a rischio; nell'ambito di queste attività, alcuni repar-

¹⁴¹ M. Bertini, *La marina italiana nella Seconda G. M.*, tomo II°, op. cit.

¹⁴² AUSSME, *Diario Storico-militare del XIII° C.A.* Nov-Dic. '42. Cart. N° 1227.

ti furono spostati da una parte all'altra dell'isola, come nel caso di quelli che dal Sulcis e dal Campidano giunsero ad Olbia e La Maddalena.

Le autorità militari italiane, pur affermando la necessità di difendere la Sardegna, non rinunciarono all'invio di truppe in Corsica e in molti casi era proprio da quell'isola che partivano i reparti da schierare sul territorio appena conquistato; il Comando Supremo, per la verità, asseriva anche che per mantenere un certo controllo sul Mediterraneo occidentale era necessario schierare 300 velivoli sugli aeroporti della Sardegna, ma questo numero corrispondeva praticamente alla totalità degli aerei disponibili in tutta l'area, quindi nella realtà non c'era alcuna possibilità di riuscire in quell'intento.¹⁴³

¹⁴³ Il numero di velivoli schierati in Sardegna alla fine del 1941 era pari a 296, di essi 196 erano italiani e 100 tedeschi. Cfr. E. Canevari, *La guerra italiana*, vol. II°, op. cit., p. 662.

III

La Sardegna sotto attacco (1943)

Tra la fine del '42 e l'inizio del '43 l'iniziativa della guerra era passata nelle mani degli Alleati, mentre la popolazione italiana pativa gli stenti di una guerra più lunga del previsto; in Sardegna le difficoltà negli approvvigionamenti, accresciute dall'isolamento geografico dell'isola, portarono parte della popolazione a pensare che le autorità favorissero le genti dell'Italia settentrionale a discapito dei sardi.¹⁴⁴

Gli Alleati avevano la possibilità di decidere dove, quando e come attaccare cosicché, fin dai primi mesi del 1943, cominciarono a pianificare la cacciata delle forze italo-tedesche dalla Sicilia e dalla Sardegna per fare di loro le basi di partenza per le operazioni successive. Nel corso della conferenza di Casablanca (12-26 gennaio 1943), Churchill e Roosevelt decisero che alle potenze dell'Asse sarebbe stata applicata la politica dell'*unconditional surrender* (resa incondizionata) e che l'Italia sarebbe stata il prossimo obiettivo degli sbarchi anglo-americani.¹⁴⁵

L'Italia era considerata dagli Alleati il "*ventre molle*" dell'Asse, per questo motivo i loro comandi avevano studiato due piani d'invasione, uno per il sistema sardo-corso e l'altro per la Sicilia, ma dopo lunghe discussioni fra inglesi e americani fu decisa l'invasione della Sicilia.¹⁴⁶

3.1 I bombardamenti anglo-americani del 1943

Il 1943 si aprì con due bombardamenti inglesi sull'aeroporto di Elmas, dal quale partivano alcuni degli attacchi italo-tedeschi alle basi Alleate in Africa del nord; nel corso delle due incursioni i danni furono minimi anche perché gran parte dei velivoli erano stati trasferiti nella penisola, proprio per preservarli dai bombardamenti nemici.

3.1.1 Il terribile febbraio '43

Il 7 febbraio gli americani compirono il loro primo bombardamento sulla Sardegna effettuando due attacchi su Elmas, mentre gli inglesi effet-

¹⁴⁴ R. De Felice, *Mussolini l'alleato 1940-45, L'Italia in guerra 1940-43*, op. cit., p. 772.

¹⁴⁵ E. Aga Rossi, *Una nazione allo sbando. L'armistizio italiano del settembre 1943*, op. cit., p. 29 e G. Fiocco, *"Dai fratelli Wright a Hiroshima" Breve storia della questione aerea (1903-1945)*, Carocci, Roma, 2002, p. 241; A. Spinosa, *L'Italia liberata*, Mondadori, Milano, 1995, p. 11.

¹⁴⁶ Il generale Eisenhower non abbandonò del tutto l'idea di un'invasione della Sardegna, tant'è vero che, secondo i calcoli effettuati dal suo comando, l'invasione dell'isola si sarebbe verificata, al più tardi, nel mese di ottobre del 1943. Cfr. Brigaglia-Podda, *Sardegna 1940-45. La guerra, le bombe, la libertà*, op. cit., p. 14 e M. Puddu, *Guerra in Italia 1943-45*, Artistica, Roma, 1965, p. 26.

tuarono un bombardamento notturno sull'aeroporto di Villacidro.¹⁴⁷

La popolazione sarda, colpita dal particolare rumore e dal numero dei bombardieri utilizzati dagli americani, cominciò a rendersi conto di quanto fosse mutata la situazione rispetto a quando erano gli inglesi l'unico pericolo per l'isola.

La pressione Alleata sulla Sardegna cresceva di pari passo con l'aumento della presenza tedesca sugli aeroporti della Sardegna; la Luftwaffe, a sua volta, faceva pressioni sui comandi italiani affinché questi cedessero ai tedeschi alcuni aeroporti da completare o potenziare, cosa che gli anglo-americani volevano evitare a tutti i costi.

Le incursioni aeree nemiche non furono limitate agli aeroporti, ma avrebbero coinvolto anche le principali strutture portuali dell'isola e vari centri abitati provocando numerose vittime fra la popolazione civile; l'intento dei comandi Alleati era, infatti, quello di indurre la popolazione a rivoltarsi e rovesciare il regime fascista.

Nei giorni successivi al primo attacco americano il numero degli allarmi aerei crebbe di numero, ma fino alla metà di febbraio pochi degli abitanti di Cagliari sentirono la necessità di sfollare dalla città; solo dopo le devastanti incursioni aeree di quel mese i cagliaritari avrebbero deciso di scappare abbandonando la città.

Il primo dei devastanti bombardamenti su Cagliari si verificò nel primo pomeriggio del 17 febbraio quando i bombardieri dalla *XII^a forza aerea americana*, dopo essere decollati dalle basi algerine, centrarono il porto e la città di Cagliari, nonché i centri abitati di Quartu Sant'Elena e Gonnosfanadiga.¹⁴⁸

In base ai piani americani le fortezze volanti avrebbero dovuto attaccare la base navale di Cagliari e il suo aeroporto, vale a dire Elmas, mentre i bombardieri medi B 25 Mitchell avrebbero dovuto bombardare l'aeroporto di Villacidro o, in subordine, quello di Decimomannu, ma a causa delle nubi l'attacco su Villacidro non poté essere effettuato e ciò causò una strage fra la popolazione dell'inerte cittadina di Gonnosfanadiga.¹⁴⁹

I bombardieri di un secondo gruppo e quelli che non avevano sganciato le loro bombe su Gonnosfanadiga attaccarono invece Decimomannu,

¹⁴⁷ I primi attacchi nemici furono effettuati principalmente contro strutture militari, ma col passare del tempo vi sarebbero stati attacchi duri e distruttivi contro gli abitati di Cagliari e di altre località dell'isola; tali attacchi presero il via dopo che i servizi segreti Alleati avevano intercettato messaggi italo-tedeschi che descrivevano i lavori di riattamento e potenziamento degli aeroporti sardi.

¹⁴⁸ Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit.

¹⁴⁹ Le nubi costrinsero i B 25 ad effettuare un lungo giro che li portò su Gonnosfanadiga, distante una ventina di chilometri dall'aeroporto di Villacidro, ma a causa di un errore di valutazione alcuni dei velivoli della formazione sganciarono i loro spezzoni da 20 libbre sul paese, provocando oltre cento vittime e centinaia di feriti. Gonnosfanadiga, in proporzione alla popolazione, rappresenta il centro abitato più colpito di tutta la Sardegna.

ma senza provocare grossi danni e perdendo due B 26 che, dopo essersi urtati, caddero nei pressi di Nuraminis e Samassi.

In quel periodo il porto di Cagliari, così come quelli di Napoli e di alcune località della Sicilia, era utilizzato come base di partenza dei convogli che rifornivano le truppe italo-tedesche in Tunisia, per questo motivo non era sfuggito alle attenzioni degli Alleati che, non soddisfatti dei risultati ottenuti il 17, organizzarono nuove azioni di bombardamento per il giorno 26.

Nei piani di battaglia americani il porto di Cagliari doveva essere un obiettivo secondario, ma un banco di nubi sull'Italia meridionale spinse la formazione aerea Alleata a ripiegare proprio sul capoluogo sardo; le bombe, sganciate da 7.000 metri di quota, provocarono pochi danni al porto e alle caserme della città, ma la maggior parte di loro centrò vari edifici pubblici e molte abitazioni civili. Le vittime furono 73 e solo il fatto che le sirene d'allarme avessero funzionato per tempo consentì alla maggior parte della popolazione di raggiungere i rifugi.¹⁵⁰

La ricognizione effettuata il 27 febbraio consentì alla *Strategic Air Force* di verificare la scarsa consistenza dei danni provocati, perciò le autorità americane decisero una nuova e violenta azione contro Cagliari che avvenne domenica 28 febbraio 1943. L'attacco colse di sorpresa sia i comandi militari, sia la popolazione per questo motivo provocò numerosi danni a cose e persone. Una prima ondata di bombardieri (circa 50 B 17) colpì i quartieri storici di Villanova e Stampace, il porto e la stazione che furono centrati anche da una seconda formazione proveniente dall'entroterra; a tali danni si aggiunsero quelli provocati da un terzo *squadron* americano che devastò le installazioni militari del quartiere Castello.¹⁵¹

La vita della città fu scossa gravemente anche perché, dopo l'azione, si contarono 750 morti e circa 1.000 feriti, inoltre mancarono acqua, gas e luce, i panifici non furono più in grado di panificare ed i negozi rimasero chiusi. Nel porto furono distrutti quattro brigantini, due piroscafi, una vedetta della guardia di finanza e una nave cisterna.

La reazione italiana ai bombardamenti degli ultimi giorni di febbraio fu rappresentata dall'azione di una decina di aerosiluranti del 132° gruppo che, dopo aver affondato alcune navi nemiche in un porto nordafricano, lasciarono la Sardegna per far ritorno alla loro base di Gerbini.

Dopo i tre distruttivi bombardamenti del febbraio '43, che secondo il generale Basso non avevano piegato il morale della popolazione sarda,

¹⁵⁰ Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit.; Manconi-Spanu, *Cagliari nell'inferno del '43*, Edizioni Castello, Cagliari, 1993, pp. 101-104.

¹⁵¹ I piani ideati dal comando strategico Alleato prevedevano un attacco violentissimo affidato all'intera forza da bombardamento pesante anglo-americana; obiettivi dell'incursione erano, soprattutto, le strutture militari rimaste intatte dopo l'attacco del giorno 26. Cfr. AUSSME, *Diario Storico-militare del Comando del XIII° C.A. relativo al Gennaio-febbraio '43*. Cart. N° 1227; Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit, p. 75.

circa 80.000 dei 96.000 abitanti di Cagliari lasciarono la città per rifugiarsi nei paesi dell'interno, mentre coloro che rimasero in città si adattarono a vivere per lungo tempo nei rifugi antiaerei.

Dopo questi attacchi, le forze aeree anglo-americane concessero un po' di tregua alla Sardegna e solo il 26 marzo tentarono un nuovo attacco; il maltempo impedì ai bombardieri americani di colpire, ma già la notte del 30 gli inglesi bombardarono l'aeroporto di Decimomannu e lanciarono volantini propagandistici su Cagliari.¹⁵²

L'ultimo giorno di marzo vi fu un violentissimo bombardamento sugli aeroporti di Villacidro, Decimomannu e Monserrato cui cercarono di reagire vari caccia italiani dei tipi MC.202 e Re.2001, ma data la superiorità numerica nemica non fu possibile impedire che vi fossero grossi danni ai campi di volo e che in porto andassero distrutti quattro Mas.

3.1.2 La fine dell'incrociatore *Trieste* e l'Operazione *Mincemeat*

Gli attacchi aerei anglo-americani avevano lo scopo di interdire alle forze dell'Asse l'utilizzo delle basi aeronavali sarde, onde evitare che da queste partissero azioni di sabotaggio o incursioni contro i porti e gli aeroporti del nord-Africa; in quest'ottica sarebbero rientrati tutti gli attacchi che nei mesi successivi avrebbero visto come obiettivi non solo il porto di Cagliari, ma anche quelli di La Maddalena, Carloforte, Olbia, Sant'Antioco, ecc.

Il 10 aprile un violentissimo attacco compiuto da alcune formazioni di bombardieri americani prese di mira sia le navi della III^a divisione navale, ormeggiate da qualche tempo a La Maddalena per mancanza di nafta, sia la base navale di quell'isola. Nel corso dell'incursione nemica furono colpiti l'incrociatore *Trieste*, che si rovesciò prima di inabissarsi, l'incrociatore *Gorizia*, che subì danni talmente gravi da costringerlo al trasferimento a La Spezia, nonché alcuni sommergibili e Mas.¹⁵³

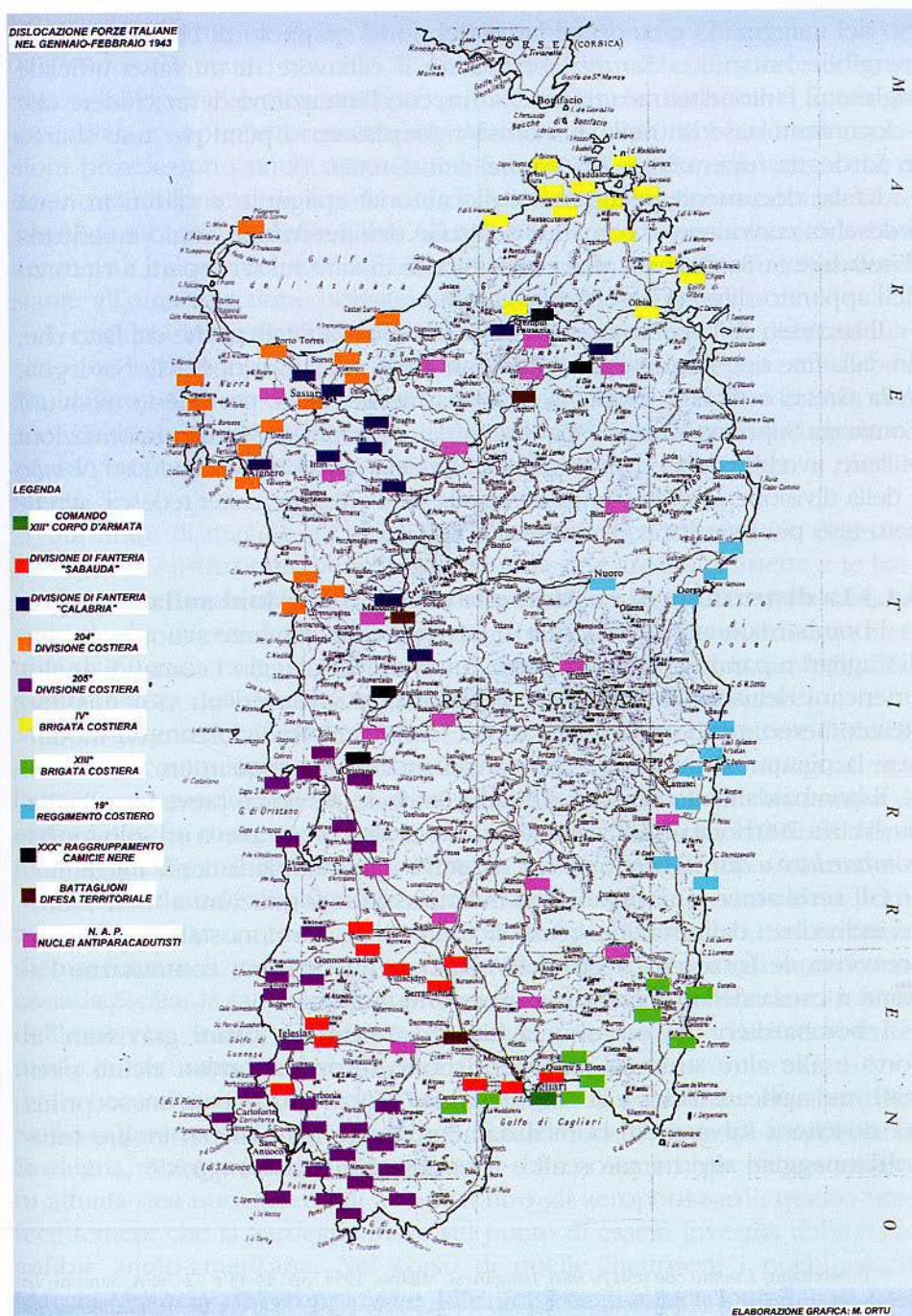
Nella primavera del 1943, quando la guerra in Tunisia stava per terminare, gli Alleati concentrarono i loro attacchi su diversi tipi di obiettivi che, oltre alle infrastrutture militari, comprendevano depositi, gallerie, nodi ferroviari e fari. Scopo principale di queste azioni era di confondere i comandi italo-tedeschi lasciando loro intendere che la Sardegna fosse sul punto d'essere invasa, mentre vero obiettivo dello sbarco era la Sicilia; a tal proposito i servizi segreti inglesi organizzarono l'Operazione *Mincemeat* (carne tritata).

L'Operazione *Mincemeat* fu messa in pratica fra la fine d'aprile e l'ini-

¹⁵² Nei volantini si trovavano frasi come questa: «...L'Italia deve essere Coventrizzata? L'Asse è stata espulsa dall'Africa...I vostri capi fascisti hanno venduto il vostro paese alla Germania...I tedeschi credono solo nella Germania. Voi dovete pensare all'Italia...Se voi volete la guerra per l'Italia noi vi faremo la guerra totale. Domandate la pace. Pregate per la pace...Se voi volete la pace potete avere la pace...».

¹⁵³ La base navale subì gravi danni, inoltre andarono perduti i Mas 501 e 503, i motovelieri *Elia*, *Maria Adele* e *Maria Pia*, cinque bettoline e una nave pompa; nell'azione furono danneggiati anche quattro battelli del VII° Grupsom.

DISLOCAZIONE FORZE ITALIANE
NEL GENNAIO-FEBBRAIO 1943



ELABORAZIONE GRAFICA: M. ORTU

CARTINA 2: Dislocazione delle truppe italiane nel periodo gennaio-febbraio 1943.

zio del maggio '43 quando, al largo del porto spagnolo di Huelva, il sommergibile britannico *Seraph* abbandonò il cadavere di un falso ufficiale inglese, il fantomatico maggiore Martin, con l'intenzione di far credere che i documenti nascosti nella sua borsa riguardassero i piani per uno sbarco in Sardegna (operazione *Brimstone*) o in Grecia.¹⁵⁴

I falsi documenti, recuperati dalle autorità spagnole e caduti in mani tedesche, convinsero i comandi dell'Asse dell'intenzione anglo-americana d'invasione della Sardegna e della necessità di inviare nuovi reparti a rinforzo dell'apparato difensivo dell'isola.

Il successo dell'operazione britannica era stato facilitato anche dal fatto che, fin dalla fine del '42, esistevano realmente piani per l'invasione della Sardegna, della Grecia e di altre località dell'Europa mediterranea, per questo motivo il Comando Supremo italiano, spaventato dai rapporti del Servizio Informazioni Militare, avrebbe deciso l'invio in Sardegna della divisione paracadutisti *Nembo* e della divisione *Bari* che, unitamente alla 90ª Panzergrenadier tedesca, avrebbero reso più forte l'apparato difensivo dell'isola.

3.1.3 La distruzione di Cagliari e le ultime incursioni sulla Sardegna

I bombardamenti del febbraio '43 avevano praticamente svuotato la città di Cagliari e paralizzato il suo porto, tuttavia il 13 maggio i comandi anglo-americani decisero di sottoporre il capoluogo sardo ad un violentissimo attacco aereo, un bombardamento che si rivelerà così violento da modificare la pianta urbana della città, cancellandone interi quartieri.¹⁵⁵

Il bombardamento predisposto dalla Strategic Air Force prevedeva l'utilizzo di circa 200 bombardieri e altrettanti caccia di scorta e aveva un solo scopo: *bombardare e distruggere Cagliari*, obiettivo che sarà pienamente raggiunto.

Gli aerei americani, organizzati nelle classiche formazioni a "box", furono individuati dalle stazioni d'ascolto alle 13.30, ma nonostante il discreto preavviso, le forze da caccia dell'Asse non riuscirono a contrastarne l'azione a causa della schiacciante superiorità numerica.

I bombardieri devastarono la città e arrecarono danni gravissimi al porto e alle altre strutture militari; in porto furono affondati alcuni piroscafi, tre navi ausiliarie e il sommergibile *Mocenigo*, che un mese prima era riuscito a salvarsi dal bombardamento su La Maddalena, inoltre furono danneggiati altri tre piroscafi e il sommergibile *Ascianghi*.¹⁵⁶

¹⁵⁴ E. Montagu, *L'uomo che non fu mai*, Longanesi, Milano, 1954, pp. 44-45 e 72-78; A. Santoni, *Le operazioni in Sicilia e in Calabria*, Stilografica, Roma, 1983, p. 48; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., p.13.

¹⁵⁵ Coni-Serra, *La Portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 94.

¹⁵⁶ Il sommergibile *Gorgo*, ormeggiato al Molo di Levante, uscì indenne dal bombardamento del 13 maggio '43, ma andò perduto di lì a pochi giorni, mentre era in navigazione nel Mediterraneo dopo la partenza da Cagliari; Cfr. U.S.M.M. a cura dello, *Navi militari perdute*, op. cit., p. 66; AUSSME, *Diario Storico del Comando Supremo* relativo al maggio '43. Cart. N° 1444.

L'opera distruttiva delle forze aeree americane fu completata da 23 *Wellingtons* britannici che alle 22.45, mentre le squadre di soccorso erano ancora all'opera, si presentarono su Cagliari lanciando bombe, spezzoni incendiari e soprattutto quattro *blockbusters* da 4000 libbre le cui esplosioni provocarono onde d'urto, simili a scosse sismiche, rilevate anche a decine di chilometri di distanza. Il doppio attacco anglo-americano, *double blow* secondo la definizione Alleata, era servito a neutralizzare le basi aeronavali italiane del sud dell'isola, ma aveva anche dato un colpo devastante all'organizzazione politico-amministrativa del capoluogo.

Nei giorni immediatamente successivi, le forze aeree Alleate continuarono la loro campagna di bombardamenti sulla Sardegna attaccando Paulilatino, Alghero, Porto Torres, Carbonia, Olbia, S.Antioco, Bonorva, ecc. L'azione sul porto di Olbia, il secondo della Sardegna per importanza, fu compiuta allo scopo impedire l'arrivo sull'isola di rinforzi e rifornimenti.¹⁵⁷

Sul finire di maggio gli americani tentarono di distruggere la diga del Tirso ma la costruzione, benché colpita nelle sue arcate, resistette e le batterie contraeree abbatterono alcuni dei velivoli assalitori; con quest'azione nemica, che interessò anche la dighetta di Busachi ed una conduttura elettrica da 60 mila volts, si concludeva il mese più duro per la Sardegna dal punto di vista delle incursioni nemiche e delle distruzioni subite.

Il 12 giugno '43 accadde un fatto eccezionale: dopo un'azione di mitragliamento contro un radiolocalizzatore uno dei due velivoli impegnati nell'attacco, a causa di un errore di valutazione del pilota o per mancanza di carburante, fu costretto ad atterrare a Capoterra; il pilota, latore di documenti segreti per il comando di Malta, tentò di ripartire ma fu catturato.

L'ultima decade di giugno fu caratterizzata da varie incursioni su porti, aeroporti, difese contraeree e centrali di tiro della Sardegna, nel tentativo di mascherare il vero obiettivo dell'imminente sbarco anglo-americano, ossia la Sicilia; la tattica utilizzata dagli Alleati riuscì a confondere le forze dell'Asse che, infatti, si divisero fra le due isole maggiori limitando in tal modo la loro capacità di resistenza al nemico.

La necessità di sfruttare le forze aeree per la copertura allo sbarco in Sicilia (*Operazione Husky*), costrinse gli Alleati a rallentare gli attacchi sulla Sardegna, ma quando il successo dello sbarco sembrò un fatto acquisito fu attuata una nuova serie di azioni contro gli aeroporti sardi; questo fatto fece temere che la Sardegna fosse sul punto di essere investita dalle forze anfibe anglo-americane. Nel corso di quelle incursioni i pochi caccia Macchi MC.205V dei gruppi 51° e 155°, impegnati in una lotta impari con-

¹⁵⁷ Altre azioni di bombardamento furono compiute sull'aeroporto di Fertilia, contro l'idroscalo di Alghero, il tunnel ferroviario di Bonorva, la centrale idroelettrica di Busachi, il faro di Capo Frasca ed il centro di Abbasanta. Cfr. Coni-Serra, *La Portaerei del Mediterraneo*, op. cit.

tro i cacciabombardieri Alleati, abbatterono numerosi velivoli nemici su Villasor, Monserrato e Capoterra.¹⁵⁸

Nel mese di agosto, mentre i colloqui per la firma dell'armistizio erano in fase avanzata, gli Alleati continuavano a compiere azioni distruttive sugli obiettivi militari della Sardegna, per questo motivo il comando aeronautica dell'isola decise di salvare le sue forze da caccia allontanandole da Monserrato e Capoterra e trasferendole sugli aeroporti di Milis e Case Zeppara, ritenuti più sicuri.

L'ultimo bombardamento aereo sulla Sardegna fu effettuato proprio il giorno della proclamazione dell'armistizio, l'8 settembre '43, allorché gli aerei americani attaccarono il campo di Case Zeppara, uno dei pochi ancora attivi; da quello stesso aeroporto, poche ore dopo, sarebbero decollati alcuni caccia della regia aeronautica impegnati nell'ultima azione di guerra di un reparto italiano contro gli Alleati.

3.2 L'ultimo potenziamento delle difese

All'inizio del 1943 Sicilia e Sardegna avevano le stesse possibilità di subire un attacco nemico, perciò le autorità italiane decisero di aumentare il numero delle unità schierate a difesa della Sardegna.¹⁵⁹

Tra la fine del '42 e l'inizio del '43 furono inviate nell'isola la divisione di fanteria *Bari*, che aveva combattuto in Albania, la 152^a legione camicie nere d'assalto *Acciajata* e vari reparti costieri; nei mesi successivi sarebbe giunta anche la divisione paracadutisti *Nembo*, mentre i tedeschi inviarono la 90^a *Panzergrénadier division*, 15 carri *Tiger IV*, 168 cannoni anticarro e 25 pezzi contraerei da 88 m/m, mentre altri 26 carri pesanti ed alcuni *Junkers JU.88* da bombardamento erano in procinto di partire per la Sardegna.

L'intento del Comando Supremo italiano era quello di rendere militarmente autosufficiente la Sardegna dove, il 1° gennaio '43, erano schierati circa novantamila uomini del regio esercito, ma per raggiungere questo obiettivo, secondo il generale Di Raimondo, occorreva poter trasportare nell'isola altri 15.000 uomini e 20.000 tonnellate di derrate alimentari, sfidando le forze aeronavali Alleate che ormai controllavano il Mediterraneo. Il generale Ambrosio, nuovo capo di Stato Maggiore generale, avrebbe voluto inviare in Sardegna tre nuove divisioni, ma l'esercito italiano non disponeva di tali unità perciò fu possibile inviare solo un reparto di carristi (XVI° battaglione carri M).¹⁶⁰

¹⁵⁸ Alla fine del mese di luglio del 1943, gli allarmi aerei nella zona di Cagliari dall'inizio della guerra erano circa 260, per cui è ipotizzabile che fra il 10 giugno '40 e l'8 settembre '43 siano stati almeno 300. Cfr. Monteverde-Belli, *La difesa costiera della Sardegna meridionale nella seconda guerra mondiale*, op. cit., p. 122; Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 115.

¹⁵⁹ G. Zanussi, *Guerra e catastrofe d'Italia*, op. cit.

¹⁶⁰ S.M.E. a cura dello, *Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, vol. IV°, Marchesi, Roma, 1985; Cfr. F. Spanu Satta, *Il dio seduto*, op. cit., p. 32.

Nel corso della prima metà del 1943 il generale Basso, promosso ufficialmente alla carica di comandante militare della Sardegna, trasferì il suo comando a Bortigali da dove avrebbe potuto più facilmente dirigere l'attività dei due corpi d'armata a sua disposizione. Dopo l'arrivo delle nuove unità fu costituito un secondo corpo d'armata, il XXX°, che avrebbe assunto il controllo della parte nord dell'isola, mentre il "vecchio" XIII° corpo d'armata avrebbe avuto giurisdizione sulla parte sud; ciascun comando di corpo d'armata, poi, avrebbe avuto a disposizione una divisione mobile, vari reparti costieri e propri servizi.¹⁶¹

Nel '43 anche le fortificazioni costiere della Sardegna avevano fatto un notevole salto di qualità, ma nonostante l'ottimismo dimostrato dal generale Roatta, capo di Stato Maggiore del regio esercito, gli ingegneri tedeschi non avevano fiducia nel sistema difensivo italiano e giudicavano inadeguate le fortificazioni costruite lungo le coste sarde; secondo il loro giudizio se le truppe anglo-americane avessero tentato uno sbarco l'azione avrebbe avuto successo.

Un ruolo di notevole importanza era svolto dai reparti della difesa territoriale i quali, occupandosi della protezione di alcuni obiettivi giudicati "sensibili", come dighe, depositi, ponti e polveriere consentivano alle divisioni mobili di essere svincolate da tali compiti per dedicarsi ad altre attività difensive.

Nel mese di marzo, alcuni radiotelemetri di costruzione germanica furono collegati alle batterie contraeree di Cagliari e La Maddalena; a seguito di un accordo con le forze tedesche, la regia Marina avrebbe potuto contare sull'efficienza dei sistemi *Rari* e *Malsi* e sui radiolocalizzatori per la scoperta dei velivoli *Wasserman* e *Freya*, che i tedeschi chiamavano *Funkmess*.¹⁶²

Alla fine di aprile il generale Ambrosio, Capo di Stato Maggiore Generale, organizzò una riunione del Comando Supremo destinata a trattare esclusivamente la "questione Sardegna" poiché l'approssimarsi della fine della resistenza in Tunisia faceva temere un prossimo attacco nemico contro l'isola. Alla riunione prese parte il generale Basso, che non mancò di presentare la precarietà della situazione in cui versava l'apparato bellico della Sardegna, manifestando preoccupazione per la scarsa efficienza

¹⁶¹ Antonio Basso, *L'armistizio del settembre '43 in Sardegna*, op. cit., p. 23.

¹⁶² In particolare Cagliari avrebbe ottenuto 6 sistemi tedeschi *Malsi* cui si sarebbero aggiunti, in seguito, 11 sistemi *Folaga*, prodotti dalla *Marelli*, per la guida del tiro contraereo al cui utilizzo erano addestrati anche gli ufficiali della difesa contraerea di La Maddalena.

I sistemi *Funkmess* furono installati in varie località dell'isola, quali Pula, nel periodo fra la primavera del 1942 e quella del 1943 e consentirono ai caccia dell'Asse di poter intervenire prima che il nemico fosse giunto sui bersagli, tuttavia lo strapotere numerico nemico non avrebbe consentito di ottenere i successi sperati. Cfr. Monteverde-Belli a cura di, *La difesa costiera della Sardegna meridionale nella seconda guerra mondiale*, op. cit., pp. 46-47 e 125.

della ricognizione aerea, per la facilità con cui il nemico poteva sbarcare sulle coste sarde e per la molteplicità di compiti che spettavano alle truppe schierate in Sardegna.¹⁶³

In quella stessa riunione il Capo di SM dell'aeronautica Fougier affermò che in Sardegna era schierato un numero esiguo di velivoli, appena 27 bombardieri, 33 aerosiluranti e 47 caccia italo-tedeschi su dieci aeroporti, tuttavia sperava di disporre anche di uno stormo di CANT Z.1007 bis (dalla Puglia), di un gruppo tuffatori (da Siena), di uno stormo caccia (da Roma) e di due stormi d'assalto, da utilizzare in caso di necessità, ma nessuno di questi aerei fu realmente trasferito sull'isola. Gli aerei da trasporto erano tenuti in riserva, dal momento che sarebbero dovuti servire al trasporto della divisione paracadutisti *Nembo* ma, anche in questo caso, le scelte del Comando Supremo furono diverse ed il reparto arrivò in Sardegna via mare, rischiando l'affondamento a causa dei sommergibili o degli aerei nemici.

Il 1° maggio '43, a seguito di un ordine del comando della 5ª armata, il generale Basso decise la costituzione di due comandi separati per le truppe alle sue dipendenze, il *Comando tattico nord Sardegna*, con giurisdizione nei territori fra la Torre e la Punta di Foghe ad ovest e Capo Coda Cavallo ad est e il *Comando tattico sud Sardegna*, con giurisdizione nei territori delimitati da Punta de Coviù ad ovest e da Torre Murtas ad est.¹⁶⁴

Il Capo di Stato Maggiore Generale decise che la costituzione dei due comandi autonomi dovesse avvenire contemporaneamente al rafforzamento delle difese dei porti e degli aeroporti della Sardegna che, soprattutto in quei frangenti, erano le uniche strutture militari realmente indispensabili. I porti di Olbia, La Maddalena e Porto Torres, erano utilizzati sia per accogliere le navi italo-tedesche impegnate nel trasporto dei rifornimenti in Sardegna, sia come basi di partenza per attività belliche contro il nemico, perciò i comandi anglo-americani li prendevano di mira continuamente.

La minaccia costituita dalle forze aeronavali nemiche, che stringevano come un anello la Sardegna, costrinse il Comando Supremo ad utilizzare

¹⁶³ Le richieste del comandante militare della Sardegna furono parzialmente accolte dal generale Ambrosio il quale ordinò che le forze mobili dell'isola, compreso il battaglione carri assegnato alla *Sabauda*, fossero rivolte verso la costa per fondere la loro azione con quella delle truppe da posizione costiera. Cfr. S.M.E. a cura dello, *Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, op. cit., p. 98.

¹⁶⁴ Il comando del settore nord affidato al generale Castagna, comandante della divisione *Calabria*, aveva un retroterra limitato a sud dai paesi di Suni, Macomer, Nuoro e Orosei, mentre il comando sud, assegnato al generale Zenati comandante della divisione *Sabauda*, aveva un retroterra delimitato a nord da Montevecchio, Guspini, Sanluri, Senorbì, San Nicolò Gerrei e Monte Cardiga; tra queste due aree restava esclusa una parte centrale, controllata dalla divisione *Bari* e dai reparti dell'artiglieria di corpo d'armata, che dipendeva direttamente dal comando militare della Sardegna. La giurisdizione sulle zone prospicienti la costa rimase ai comandi delle unità costiere, mentre il retroterra fu ripartito fra il comando della difesa territoriale e le divisioni *Sabauda* e *Calabria*; la difesa degli impianti spettava ancora ai reparti della difesa territoriale.

varie unità da guerra nella scorta alle navi da trasporto dirette verso l'isola; inoltre si scelse di utilizzare le motozattere per trasportare le merci nei porti intasati dalle navi di grosso tonnellaggio e di costruire appositi ricoveri per lo stoccaggio dei materiali.¹⁶⁵

Alla fine dell'aprile 1943 il generale Basso aveva a disposizione un raggruppamento motocorazzato, tre divisioni di fanteria, due divisioni costiere e vari reparti per la difesa territoriale sparsi per tutta l'isola, ma appena due settimane dopo, in conseguenza dell'arrivo in Sardegna di nuovi reparti, decise che le forze a disposizione erano sufficienti a far sì che ambedue i comandi di settore tattico possedessero una propria riserva costituita da reparti corazzati, artiglieria e camicie nere.¹⁶⁶

Il 28 maggio '43, sotto l'incalzare delle forze aeree nemiche che bombardavano tutti gli aeroporti della Sardegna, Superaereo attuò il trasferimento delle forze da bombardamento nella penisola, mentre in Sardegna sarebbero rimasti quattro gruppi da caccia dotati di velivoli MC.202 e MC.205V, un gruppo d'assalto, mezzo stormo di CR.42 ed alcuni Stukas armati con equipaggi italiani. Il generale Fougier scelse anche di suddividere l'isola in due settori autonomi (settentrionale e meridionale) in modo da consentire una migliore difesa del territorio, superare eventuali difficoltà di comunicazione e assecondare le scelte del comando forze armate della Sardegna.

Alla fine di maggio il comando forze armate della Sardegna decise l'eliminazione del settore centrale, che in precedenza era lasciato alle sue dipendenze, stabilendo che il territorio dell'isola fosse suddiviso in due sole zone, corrispondenti ai territori sottoposti alla giurisdizione dei due settori tattici e delimitati dalla linea Punta di Foghe-Cuglieri-Santulussurgiu-Abbasanta-Ghilarza-Lago Omodeo-Monte Su Ballu-Ponte Aratu-Fonni-Monte Novo San Giovanni-Km. 36 Orientale Sarda-Punta d'Abbadorgiu-Capo di Monte Santu. La sede del *Comando tattico nord Sardegna* era posta a Sassari, città che ospitava molti altri comandi, mentre il *Comando tattico sud Sardegna* aveva la sua sede a Nuraminis, comune a qualche chilometro da Cagliari.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Il servizio di trasporto era effettuato, in genere, da piroscafi quali il *Garibaldi*, il *Città di Trieste*, il *San Josè*, il *Nirvo*, ecc. e da motovelieri come il *Sant'Anna* e l'*Adelina*, mentre la loro scorta era affidata a torpediniere (*Bassini*, *La Masa*, *Antonio Mosto*), cacciatorpediniere (*Legionario*, *Camicia Nera*, ecc.), VAS e altre navi militari. Cfr. AUSSME, *Diario storico-militare del Comando Supremo* del maggio-agosto 1943. Cart. N° 1444.

¹⁶⁶ AUSSME, *Foglio del comando forze armate della Sardegna* del 14/06/1943. Cart. N° 1425.

¹⁶⁷ La divisione *Bari*, il III° gruppo squadroni cavalleggeri di *Sardegna*, il XIX° battaglione carri *M* e la XIª brigata tedesca rimasero a disposizione del generale Basso per costituire la massa di manovra del comando forze armate della Sardegna e per proteggere i 2 comandi tattici da eventuali attacchi provenienti dall'oristanese. Cfr. AUSSME, *Foglio n°6099/A/1/6/op* del comando forze armate della Sardegna relativo all'organizzazione delle forze armate al 31/05/1953. Cart. N° 1425.

La costituzione dei due Comandi tattici definiva le competenze territoriali dei vari reparti, ma il generale Basso aveva la possibilità di sfruttare alcune unità nel modo che riteneva più idoneo; tra questi reparti c'era la *Nembo*, cui il comandante delle forze armate della Sardegna aveva affidato il compito di difendere tutti gli aeroporti dell'isola. A seguito di questa scelta il 236° reggimento *Piceno*, che normalmente si occupava della protezione dei campi d'aviazione dell'isola, passò alle dipendenze della divisione paracadutisti mantenendo comunque le sue funzioni.

L'apparato bellico della Sardegna raggiunse la sua massima espansione nel corso dell'estate 1943 allorché, a seguito della costituzione della 203ª divisione costiera il 3 luglio, le truppe schierate nell'isola comprendevano le divisioni *Sabauda*, *Calabria*, *Bari* e *Nembo*, tre divisioni e altre unità della difesa costiera. Alle unità italiane si aggiungevano anche una serie di reparti tedeschi quali la 90ª Panzergrenadier, una brigata da fortezza, una compagnia di carri *Tiger*, un centinaio di carri *Mark IV* e semoventi da 75 m/m.¹⁶⁸

La costituzione di un apparato bellico così vasto era stata rallentata dalle difficoltà nei collegamenti fra la Sardegna e la penisola; a luglio, il comando forze armate della Sardegna attendeva ancora l'arrivo di 20.000 uomini e 1.200 automezzi.

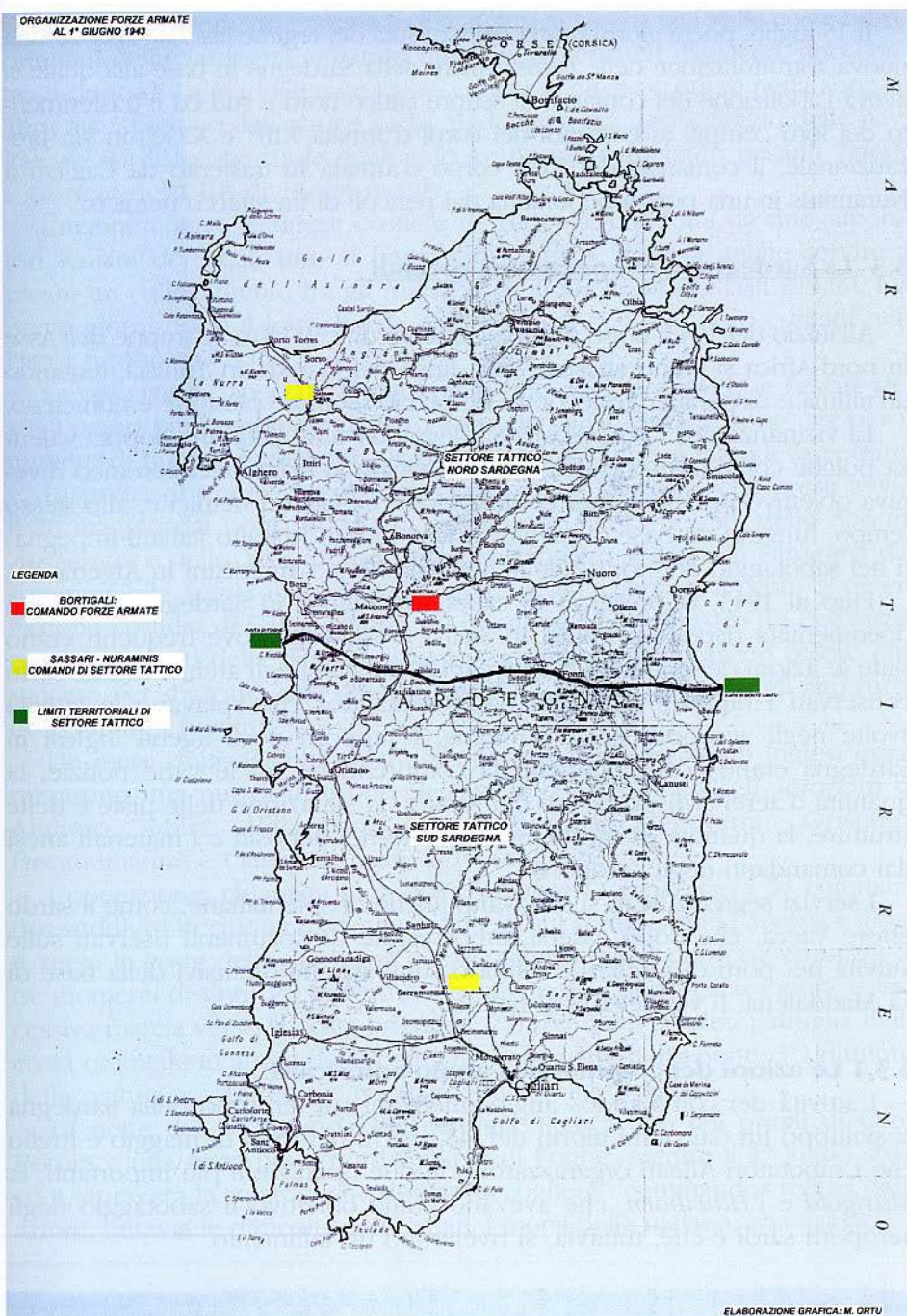
Nella terza decade dell'agosto 1943, subito dopo la caduta della Sicilia, il Comando Supremo italiano ritenendo imminente l'invasione della Sardegna preparò i piani per la difesa di 1.135 dei circa 1.800 chilometri di costa dell'isola; in base a quei piani, le truppe schierate a difesa delle coste annoveravano 33 battaglioni italiani e 6 battaglioni tedeschi, oltre a 114 batterie costiere, cosicché ciascun battaglione doveva difendere 29 chilometri di costa, mentre ciascuna batteria doveva proteggere 10 chilometri di litorale.¹⁶⁹

Nel momento di maggior pericolo per la Sardegna, l'aeronautica poteva contare su un numero limitato di velivoli, soprattutto da caccia, perciò si apprestava a rendere inservibili al nemico alcuni dei suoi aeroporti (Villacidro e Decimomannu), la Marina invece poteva ancora contare su tre sommergibili costieri, otto Mas e sedici mezzi d'assalto schierati in vari porti dell'isola.¹⁷⁰

¹⁶⁸ Il 6 luglio i reparti tedeschi schierati nell'isola furono inglobati in unica grande unità, la 90ª Panzergrenadiere Division, precedentemente denominata *Divisions Kommando Sardinien*, posta al comando del generale Carl Hans Lungerhausen e costituita dai *Panzer Grenadier Regiment* 155°, 200° e 361°, dal 190° Panzer Abteilung, da una brigata da fortezza comprendente i battaglioni autonomi 905° e 925°, da reparti d'artiglieria, ecc.

¹⁶⁹ S.M.E. a cura dello, *Verbalì delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, op. cit., p. 189.

¹⁷⁰ In Sardegna la Marina aveva schierato uomini e mezzi della Xª Flottiglia Mas, che operavano dalle basi di Cagliari e Bosa Marina; tra il 9 e il 10 luglio, in occasione dello sbarco Alleato in Sicilia, gli uomini della Xª Mas di base a Cagliari furono trasferiti in quell'isola, mentre quelli schierati a Carloforte e Bosa Marina rimasero in Sardegna.



CARTINA 3: Organizzazione delle forze armate della Sardegna alla data del 1° giugno 1943.

Il 15 luglio, pochi giorni prima della caduta del regime fascista, si ebbe una nuova ristrutturazione delle forze armate della Sardegna in base alla quale si aveva l'abolizione dei comandi di settore tattico nord e sud ed il trasferimento dei loro compiti ai comandi dei corpi d'armata XIII° e XXX°; in via precauzionale, il comando del XIII° corpo d'armata fu trasferito da Cagliari a Nuraminis in una posizione lontana dai pericoli di un attacco nemico.

3.3 La Sardegna e le operazioni speciali

All'inizio del 1943, dopo un ripiegamento di 2.500 Km, le truppe dell'Asse in nord-Africa si erano attestate sulla linea del Mareth, in Tunisia, tentando un'ultima e disperata difesa contro un nemico sempre più forte e numeroso.

La vicinanza della Tunisia alla Sardegna dava all'isola una doppia valenza poiché come territorio dell'Asse più vicino al fronte Mediterraneo diveniva obiettivo principale per commandos e sabotatori nemici e, allo stesso tempo, fungeva da base di partenza per i mezzi d'assalto italiani impegnati nel sabotaggio dei porti e degli aeroporti anglo-americani in Algeria.¹⁷¹

Fino al 1943, la presenza di sabotatori nemici in Sardegna era meno documentata rispetto a quella in Sicilia e Calabria, dove frequenti erano state le azioni dei commandos britannici, tuttavia negli archivi inglesi sono conservati i rapporti compilati dai commandos che spiavano le attività svolte negli aeroporti della Sardegna. I rapporti degli agenti inglesi in Sardegna erano così aggiornati da comprendere, fra le varie notizie, la quantità d'aerei a disposizione dei reparti, la situazione delle piste e delle strutture, la quantità di carburante stoccato nei depositi e i materiali attesi dai comandanti degli aeroporti.

I servizi segreti Alleati si servivano anche di spie italiane, come il sardo Ettore Vacca, che dopo essersi impossessato di documenti riservati sulle attività nei porti di Cagliari e Olbia o sugli schemi difensivi della base di La Maddalena, li vendevano al nemico.¹⁷²

3.3.1 Le azioni dei commandos anglo-americani

L'attività dei commandos anglo-americani sul territorio della Sardegna si sviluppò fin dai primi giorni del '43, ma fu nei mesi di maggio e luglio che i sabotatori Alleati organizzarono le due operazioni più importanti, la *Marigold* e l'*Hawthorn*, che avevano come obiettivo il sabotaggio degli aeroporti sardi e che, tuttavia, si rivelarono un fallimento.¹⁷³

¹⁷¹ Tra i reparti speciali schierati in Sardegna c'erano la V^a Flotmas e la X^a Mas della regia Marina e il X° reggimento Arditi dell'esercito.

¹⁷² M. Franzinelli, *Guerra di spie. I servizi segreti fascisti, nazisti e Alleati 1939-43*, Mondadori, Milano, 2004, pp. 106-113 e 126-132.

¹⁷³ Alla distruzione di quattro aerei e di un pezzo di ferrovia, operata dai commandos inglesi, fece riscontro la morte di tre di loro e la cattura degli altri ventisette.

All'inizio di gennaio i commandos inglesi si fecero vivi sulle coste nord-orientali della Sardegna attuando due diversi tentativi d'attacco, uno contro il porto di La Maddalena e l'altro contro le difese costiere nella zona di Tertenia; obiettivo dell'azione su La Maddalena era il sabotaggio delle navi italiane ivi dislocate, tra le quali spiccavano gli incrociatori pesanti *Trieste* e *Gorizia* della III^a divisione navale.

L'azione contro le difese costiere di Tertenia, condotta da due sabotatori italiani dei quali uno si fingeva britannico, doveva anche servire a creare un collegamento fra gli Alleati e gli ambienti antifascisti isolani, ma pochi giorni dopo il loro sbarco, sia i commandos, sia i loro contatti nell'isola furono catturati.¹⁷⁴

Le operazioni "speciali" tentate fra la fine della primavera e l'estate del 1943 erano più complesse rispetto a quelle dell'inizio dell'anno, sia per il numero di uomini impegnati, sia per gli obiettivi che si intendeva colpire.

La prima di queste operazioni, denominata *Marigold*, che prese avvio il 26 maggio dal porto di Algeri, prevedeva che 12 uomini dello *Special Air Service* e dello *Special Boat Squadron* fossero sbarcati in Sardegna dal sommergibile *Safari* allo scopo di raggiungere e catturare il posto di osservazione costiera di Cala Gonone. La missione fu un disastro fin dall'inizio poiché i reparti della difesa costiera scoprirono e attaccarono coloro che stavano per sbarcare; uno dei sabotatori fu catturato, mentre gli altri furono costretti a fuggire.¹⁷⁵

Un mese dopo il fallimento dell'operazione *Marigold* gli inglesi organizzarono una nuova missione che aveva come obiettivi gli aeroporti di Alghero, Milis, Villacidro, Case Zeppara, Capoterra, Oristano, Decimomannu e Ottana e i velivoli ivi schierati.

L'operazione, chiamata in codice *Hawthorn*, coinvolgeva 24 commandos suddivisi in cinque pattuglie imbarcati sul sommergibile *Severn* e diretti verso le coste della Sardegna occidentale. Il piano d'azione constava di tre momenti distinti: 1°) attacco dei commandos contro gli aeroporti e successiva marcia verso la costa orientale; 2°) sbarco di un'altra pattuglia nella costa orientale in attesa delle pattuglie impegnate nell'azione; 3°) riunione delle pattuglie a Tertenia e reimbarco alla volta di Algeri.

La notte del 30 giugno, due pattuglie sbarcarono nei pressi di Capo Pecora e una terza più a nord a Punta di Foghe, mentre il 1° luglio sbarcò a Muravera la squadra che doveva accogliere i commandos reduci dalle azioni; tuttavia le difficoltà ambientali, i morsi della malaria, che aveva col-

¹⁷⁴ AUSSME, *Fonogramma OP/S.N. del comando della 33^a batteria* redatto il 10/01/1943. Cart. N°1231; F. Spanu Satta, *Il dio seduto*, op. cit., pp. 107-108; M. Franzinelli, *Guerra di spie. I servizi segreti fascisti, nazisti e Alleati*, op. cit., pp. 23-24 e 231-232; U. Cavallero, *Comando Supremo. Diario 1940-43...*, op. cit., p. 436.

¹⁷⁵ S. Tasselli a cura di, *articolo sui commandos inglesi in Sardegna* in Almanacco di Cagliari 1994.

pito alcuni sabotatori ancor prima della partenza, ma anche alcuni problemi al sommergibile impedirono lo sbarco di due delle cinque pattuglie e resero impossibile il raggiungimento degli obiettivi. Le squadre sbarcate a Capo Pecora, che avrebbero dovuto sabotare gli aeroporti di Villacidro e Case Zeppara, dopo aver perso tre uomini uccisi dalla malaria, non poterono compiere l'azione per mancanza di aerei da sabotare e furono catturate quasi subito; la pattuglia sbarcata a Punta di Foghe per attaccare l'aeroporto di Milis fu catturata dopo una serie di inconvenienti che ne impedirono l'azione, mentre la squadra in attesa a Muravera cadde in mani italiane dopo un'intensa caccia all'uomo.¹⁷⁶

Il 2 luglio un ufficiale e quattro soldati americani furono catturati da due militari italiani nella penisola di Capo Falcone, dopo essere sbarcati in un punto imprecisato della costa occidentale della Sardegna; qualche giorno dopo nei pressi del Monte Cardiga, 16 Km. a nord-ovest di Muravera, furono catturati alcuni militari inglesi infiltratisi nell'isola con i paracadute ed altrettanto accadde a tre commandos britannici che il 19 luglio erano stati individuati a Tortoli (Nuoro).

Maggior successo ebbe invece l'operazione svolta dai commandos paracadutatisi il 7 luglio '43 nella zona di Sedilo; i sabotatori riuscirono a distruggere quattro velivoli tedeschi nell'aeroporto di Ottana e furono catturati solo dopo alcuni giorni, traditi dalle grosse banconote in lire italiane dell'Africa orientale che portavano con sé e che erano ormai fuori corso. I commandos catturati, dopo l'interrogatorio presso il comando forze armate della Sardegna, furono rinchiusi nel campo di prigionia di Villagrande Strisaili dove rimasero fino al loro trasferimento nella penisola.

3.3.2 Reparti speciali e mezzi d'assalto italiani in Sardegna

La vicinanza della Sardegna alle basi Alleate in nord-Africa, se da un lato esponeva l'isola alle incursioni nemiche, dall'altro la rendeva il luogo ideale per l'avvio di missioni speciali da parte delle unità d'assalto delle forze armate italo-tedesche; a tal proposito, a cavallo fra la fine del 1942 e l'inizio del 1943, sia la regia Marina, sia l'esercito spostarono nell'isola alcuni dei loro reparti destinati a compiere missioni in territorio nemico. Le circostanze della guerra, che vedevano la Sardegna fra i possibili obiettivi di uno sbarco nemico, fecero sì che, oltre alle missioni di sabotaggio delle basi aeronavali nemiche, questi reparti dovessero anche agire alle spalle delle forze nemiche che, eventualmente, fossero sbarcate nell'isola.

Lo schieramento in Sardegna dei mezzi d'assalto della Marina fu deciso da *Generalmas*, l'Ispettorato generale dei mezzi d'assalto, che inviò nell'isola la II^a Decimadist i cui punti d'appoggio sarebbero stati organizzati nei

¹⁷⁶ S. Tasselli a cura di, *articolo sui commandos inglesi in Sardegna* in Almanacco di Cagliari 1994, op. cit.

porti di Sant'Antioco e Carloforte; i materiali e parte del personale, per sfuggire al nemico, sarebbero giunti a bordo del motopeschereccio *Sogliola*.¹⁷⁷

Nei mesi d'aprile e maggio le forze d'assalto della Marina furono notevolmente rinforzate con l'arrivo di un Gruppo Operatori Gamma (G.O.G.), di 130 uomini del battaglione San Marco e di un reparto di *nuotatori paracadutisti* (N.P.); i "gamma" si sarebbero appoggiati alle strutture che la V^a Flottiglia Mas organizzò a S.Antioco, Oristano, Alghero, Porto Conte e Cagliari, mentre le 10 squadre del San Marco e i sabotatori del reparto N.P. costituirono proprie basi segrete sia lungo la costa occidentale, sia in alcune località interne della Sardegna.

La V^a Flottiglia Mas di base in Sardegna, a causa del pericolo di uno sbarco nemico, era dotata di un numero maggiore di Mas, barchini esplosivi e motosiluranti rispetto ai reparti simili dislocati in altre località, inoltre, all'inizio dell'estate, Generalmas decise anche l'invio di uomini e mezzi della X^a Mas che, con motosiluranti e barchini, avrebbero compiuto attacchi contro le forze nemiche in Algeria e Tunisia.¹⁷⁸

Il porto di S.Antioco, che costituiva la base principale dei reparti d'assalto della regia Marina, era il punto ideale per far partire le missioni di sabotaggio; da quella base i quattro Mas disponibili raggiungevano facilmente la Tunisia, che dista appena 140 miglia dalla Sardegna, consentendo lo sviluppo di azioni d'attacco contro le basi anglo-americane.

Dopo la caduta della Sicilia in mani nemiche, la struttura delle squadre d'assalto schierate in Sardegna subì delle modifiche, la V^a Flotmas passò alle dipendenze del *Grupmas* di Gaeta e si pensò di trasferire i mezzi della II^a Flottiglia Mas di Gaeta in una delle basi sarde.¹⁷⁹

L'ultima missione dei mezzi d'assalto della Marina prese avvio alla fine dell'agosto'43, allorché alcune squadre di *nuotatori paracadutisti*, a bordo dei Mas 530 e 546, si diressero verso Biserta per sabotare i velivoli sull'aeroporto e i mezzi da sbarco ormeggiati nel porto. I commandos italiani furono scoperti e costretti a rinunciare all'azione; la stessa missione, chiamata in codice operazione *Alfa*, fu ripetuta alla vigilia dell'armistizio, il 7 settembre, e fu un parziale successo.

¹⁷⁷ All'inizio dell'attività in Sardegna il reparto aveva in dotazione 3 M.T.M. (Moto trasporto mezzi) e 5 M.T.S.M. (motoscafi siluranti), dislocati a Cala Domestica e Carloforte. Cfr. G. Fioravanzo, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, op. cit., p. 60.

¹⁷⁸ Dopo la caduta della Tunisia, ma soprattutto in concomitanza con lo sbarco Alleato in Sicilia, la maggior parte degli uomini della X^a Mas avrebbe lasciato la Sardegna alla volta di quell'isola, mentre i rimanenti avrebbero continuato ad operare dal porto di Cagliari.

¹⁷⁹ Le basi prescelte per lo schieramento dei mezzi della II^a Flotmas dovevano essere scelte fra quelle di La Maddalena, Oristano, S.Antioco, Cala Reale (Isola dell'Asinara), Arbatax, Ajaccio e Bastia. Cfr. E. Bagnasco, *Mas e mezzi d'assalto di superficie italiani*, op. cit., p. 295; G. Fioravanzo, *L'organizzazione della Marina...*, op. cit., p. 68.

Dopo l'armistizio dell'8 settembre'43 gran parte dei nuotatori paracadutisti e degli uomini del San Marco, chiamati a scegliere da che parte schierarsi, decise di recarsi al sud e di combattere al fianco degli Alleati, mentre alcuni si arruolarono tra le fila della X^a Mas del principe Junio Valerio Borghese.¹⁸⁰

L'attività dei reparti di sabotatori del regio esercito si svolse parallelamente a quella dei reparti della Marina, ma senza sovrapporre le iniziative per evitare intralci e gelosie; l'indipendenza operativa dei reparti, tuttavia, non impedì che molte delle attività dei commandos del regio esercito fossero compiute utilizzando come vettori i Mas e i sommergibili *Topazio*, *Malachite* e *Volframio* della base di Cagliari.

Lo schieramento in territorio sardo del comando del 1° battaglione e delle compagnie 101^a e 102^a del X° *reggimento Arditi* del regio esercito era cominciato il 20 gennaio'43, dopo l'arrivo ad Olbia degli uomini che avrebbero dato vita al *Distaccamento S*. Alcuni mesi dopo il suo arrivo nell'isola la 101^a compagnia sarebbe stata sostituita dalla 123^a compagnia, che si sarebbe rivelata meno efficiente, mentre la 102^a avrebbe ricevuto il cambio dalla 110^a.

Le pattuglie della 101^a compagnia avevano il compito di attaccare le eventuali teste di sbarco nemiche; più precisamente la *compagnia terrestre* sarebbe dovuta penetrare all'interno della testa di sbarco ed agire alle sue spalle, mentre la *compagnia speciale* avrebbe dovuto agire alle spalle delle avanguardie nemiche, dopo essersi fatta superare da loro.¹⁸¹

La 102^a compagnia da sbarco, dislocata a Cagliari fino al giugno'43 e in seguito trasferita a Bosa Marina, doveva addestrarsi in modo da poter svolgere azioni di sbarco, marce e attività in mare e costituire un deposito di armi e materiali a nord di Bosa in previsione di uno sbarco nemico.

La prima azione di sabotaggio della 101^a compagnia fu effettuata in territorio algerino già nel mese di gennaio; alcuni suoi uomini, partiti dall'aeroporto di Elmas, furono paracadutati in territorio nemico dove sabotarono i velivoli di un aeroporto, prima di essere catturati dalle pattuglie Alleate.

All'inizio di febbraio, gli uomini della 102^a furono sbarcati in Algeria dal sommergibile *Malachite* con l'intento di sabotare un ponte, ma le cose non andarono come previsto, infatti la pattuglia non riuscì a raggiungere l'obiettivo e fu catturata prima di reimbarcarsi sul sommergibile, mentre il

¹⁸⁰ D. Lembo, *I reparti arditi italiani...*, op. cit. pp. 12 e 30; L. Fulvi, *Sotto le insegne del leone alato*, op. cit. p. 269.

¹⁸¹ Il personale della compagnia speciale doveva risiedere, in permanenza, nella zona assegnatagli, vestire abiti civili, possedere appositi documenti di riconoscimento e doveva svolgere mansioni, apparentemente, non militari. Cfr. S.M.E. a cura dello, *Studi storico militari* 1986, op. cit. p. 873; Monteverde-Belli a cura di, *La difesa costiera della Sardegna meridionale nella seconda guerra mondiale*, op. cit. p. 73.

battello del VII° Grupsom fu affondato sulla via del ritorno a Cagliari ad opera del sommergibile olandese *Dolphijn*.¹⁸²

Tra le cause del fallimento di varie missioni d'assalto c'erano sia problemi organizzativi, sia i contrattempi legati all'azione delle forze navali nemiche, che davano la caccia ai sommergibili italiani impegnati nelle missioni, oppure le avverse condizioni atmosferiche, che impedivano l'azione dei paracadutisti.

Alla fine di marzo fu il comandante del *Volframio* a prendere la decisione di far abortire la missione e di riportare il sommergibile a La Maddalena; in base agli accordi fra la Marina e l'esercito, il comandante del battello trasportatore poteva decidere la sospensione della missione qualora ritenesse che vi fossero pericoli per la sicurezza del sommergibile e del suo equipaggio, oppure che la missione fosse impossibile da realizzare.

La riuscita di missioni in territorio nemico richiedeva un'accurata pianificazione, un adeguato addestramento e una certa dose di fortuna, tutte cose che non sempre furono in possesso degli uomini del X° reggimento Arditi; il 10 aprile 1943, gli uomini dell'ottava pattuglia della 101ª compagnia fallirono l'attacco a causa dell'imprecisione del lancio che, dopo averli portati lontano dall'obiettivo, li costrinse alla resa a seguito di uno scontro a fuoco con gli *Sphais* francesi.¹⁸³

Intorno alla metà di maggio le compagnie del X° arditi, fortemente provate dall'attività svolta, furono sostituite dalla 123ª *compagnia terrestre* e dalla 110ª *compagnia speciale*; la prima, posta alle dipendenze del 1° battaglione, si dislocò a Bosa addestrandosi al combattimento corpo a corpo, all'utilizzo degli esplosivi e alle marce, mentre la 110ª compagnia, che era formata al 60% da personale sardo, aveva il compito di agire contro le forze nemiche che si fossero attestate attorno alle sue *zone d'operazioni*, vale a dire il porto di Cagliari, gli aeroporti di Elmas e Alghero, ecc.

La sostituzione dei reparti non portò ad un miglioramento dei risultati, infatti, anche la missione partita da Decimomannu il 13 giugno si concluse con un fallimento; alcuni errori di pianificazione, tra i quali l'utilizzo di denaro francese fuori corso e lo studio di fotografie vecchie, portarono alla cattura dell'intera pattuglia che non era riuscita a raggiungere l'obiettivo da colpire. I servizi segreti nemici ebbero un ruolo di fondamentale importanza nel

¹⁸² Le operazioni di sabotaggio contro porti, aeroporti e infrastrutture nemiche non erano semplici da compiere, sia per le difficoltà ambientali, sia per lo strapotere delle forze armate Alleate, per questo motivo furono pochi i successi. Un fallimento furono l'operazione su Beni Mansur del 12 febbraio 1943, ma anche gran parte di quelle, del giugno '43, contro gli aeroporti anglo-americani in nord-Africa. Cfr. Cfr. S.M.E. a cura dello, *Studi storico militari* 1986, op. cit.; G. Giorgerini, *Uomini sul fondo*, op. cit., p. 359; AUSSME, *Diario storico-militare del XIII° corpo d'armata* relativo al periodo gennaio-febbraio 1943. Cart. N°1227; Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 58; U.S.M.M. a cura dello, *Navi militari perdute*, op. cit., p. 64; D. Lembo, *I reparti arditi italiani 1940-1943*, op. cit., pp. 28-29.

¹⁸³ S.M.E. a cura dello, *Studi storico militari* 1986, op. cit., p. 898.

fallimento delle operazioni svolte dai reparti speciali italiani, molto spesso gli assaltatori si trovarono ad agire contro un nemico che sapeva del loro arrivo e che, quindi, era facilitato nel dare la caccia alle pattuglie italiane.

I mezzi d'assalto della regia Marina avrebbero continuato ad operare dalla base navale di La Maddalena anche nel periodo post-armistiziale, soprattutto dopo che le autorità italiane decisero di dichiarare guerra alla Germania ottenendo il ruolo di cobelligeranti con le forze Alleate.¹⁸⁴

3.4 *La Nembo in Sardegna*

Nel 1942 la divisione paracadutisti *Folgore* era probabilmente l'unità italiana meglio preparata e certamente non sfigurava nel confronto con molti reparti anglo-americani; del resto lo Stato Maggiore italiano, per addestrare ciascun paracadutista, aveva speso una somma pari a 45 volte quella necessaria per preparare un qualsiasi altro soldato italiano.¹⁸⁵

Lo stesso tipo d'addestramento fu applicato, nel 1943, in occasione della costituzione di una seconda divisione di paracadutisti, la 184ª divisione *Nembo*, che sia pure nata come unità d'assalto fu costretta ad operare come una normale divisione di fanteria in Sardegna e Calabria; solo alla fine della guerra, nell'aprile del 1945, avrebbe avuto la possibilità di effettuare un lancio operativo nella Pianura Padana dietro le linee tedesche.

Il disastroso andamento della guerra costrinse il Comando Supremo ad accelerare l'addestramento degli uomini della *Nembo* e alla fine del maggio '43, quando la Tunisia era stata perduta, le autorità italiane decisero di inviare l'unità su una delle isole maggiori; la scelta dello Stato Maggiore cadde sulla Sardegna, anche se uno dei suoi battaglioni fu schierato in Calabria.

3.4.1 *I compiti della Nembo nella difesa della Sardegna.*

I reparti della *Nembo*, accolti con entusiasmo dal generale Basso, giunsero in Sardegna nei primi giorni di giugno con il compito di difendere gli aeroporti e di attuare azioni contro eventuali reparti paracadutati o aviosbarcati nel Campidano, e nelle aree fra la rada di Alghero-Porto Conte e la zona di Olmedo, in concorso con le altre unità mobili; l'attività dei paracadutisti, in sostanza, doveva garantire le capacità operative dei reparti aerei e coprire le spalle alle forze mobili e costiere impegnate nel controllo dei litorali.¹⁸⁶

¹⁸⁴ G. Fioravanzo, *La marina italiana nella Seconda Guerra mondiale*, vol. XV°, Grafiche Meridionali, Roma, 1962, p. 294.

¹⁸⁵ A. Petacco, *L'armata nel deserto. Il segreto di El Alamein*, Mondadori, Milano, 2001, p. 160.

¹⁸⁶ AUSSME, *Foglio n° 6406/A/1/1 su: dislocazione e compiti della divisione Nembo del 5/06/1943*. Cart. N°2047; AUSSME, *Saluto alla divisione Nembo da parte del comando forze armate della Sardegna del 2/06/1943*. Cart. N° 2047; AUSSME, *Diario storico del Comando Supremo del maggio '43*. Cart. N° 1444.

Il trasferimento in Sardegna degli uomini della *Nembo*, pur svincolando le altre divisioni italo-tedesche dalla difesa diretta degli aeroporti, non esimeva le suddette unità dal collaborare alla difesa dei campi d'aviazione situati nei pressi dei loro accampamenti; così la *Sabauda* doveva contribuire alla difesa del campo di Monserrato, la *Calabria* di quelli di Venafiorita e Chilivani e la *Bari* degli aeroporti di Milis, Ottana e Borore.

Il comando di divisione, assegnato al generale Ercole Ronco, fu posto prima a Sanluri e poi a Segariu, in contatto col comando aeronautica della Sardegna, mentre i vari battaglioni furono dislocati nei pressi degli aeroporti, due fra Villacidro e Serramanna, uno a Decimomannu, uno a Capoterra, uno nella zona Uras-Mogoro e uno a Fertilia; in seguito, con l'inserimento di elementi divisionali e dei servizi nelle fila dei vari battaglioni, furono costituiti alcuni gruppi tattici.

I gruppi tattici della *Nembo* operavano generalmente in maniera autonoma e a livello di battaglione rinforzato ma, talvolta, più gruppi tattici si trovavano a dipendere da un unico comando costituendo in tal modo un raggruppamento; gruppi e raggruppamenti tattici assumevano quale appellativo il cognome del proprio comandante, perciò nell'ambito della *Nembo* si potevano riscontrare reparti quali i gruppi tattici *Invrea*, *Rizzatti*, *Cigersa*, ecc, oppure raggruppamenti come il *Quaroni* o il *Tantillo*.¹⁸⁷

I paracadutisti si trovarono spesso ad operare in località malariche e in condizioni ambientali difficili, tuttavia, la necessità di mantenere alti gli standard addestrativi e disciplinari costringeva il comandante a declassare i soldati ritenuti inidonei al compito e a trasferirli tra le fila del 236° reggimento di fanteria *Piceno*, per il quale erano richiesti livelli addestrativi meno elevati.

L'acquisizione della piena operatività da parte dei gruppi tattici della *Nembo*, consentiva ai comandanti dei due corpi d'armata schierati nell'isola di razionalizzare l'utilizzo delle forze a disposizione, ridistribuendo i reparti in maniera da rafforzare le difese delle zone più a rischio, come la Nurra, il Campidano, la costa Oristanese, ecc.

In base allo schema difensivo dettato dal generale Ronco, i principi sui quali si basava la difesa degli aeroporti della Sardegna erano tre: 1° la responsabilità della difesa era devoluta ad un ufficiale dell'esercito; 2° i reparti della *difesa fissa* dovevano intervenire in concorso con le forze della *difesa mobile*; 3° i gruppi tattici della *Nembo* dovevano attuare la difesa manovrata intorno agli aeroporti e nel territorio di loro competenza.

¹⁸⁷ Il raggruppamento *Quaroni* era composto dai gruppi tattici *Cigersa* e *Lusena*, il raggruppamento *Renzoni* dal gruppo tattico *Corrias* e dal *Rizzatti*, mentre il raggruppamento di manovra *Tantillo* era composto dal CLXXXIV° battaglione guastatori, poi passato alle dipendenze del raggruppamento *Quaroni*, dalla 184ª compagnia mortai da 81, da una batteria cannoni da 47/32, da reparti di ciclisti e motociclisti. Cfr. AUSSME, *Dislocazione truppe della Nembo* al 25/06/1943. Cart. N° 2047; AUSSME, *Foglio n° 2258/SM Segreto* del 30/06/1943. Cart. N° 2047; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit., p. 128.

Il generale Ronco controllava personalmente l'andamento dei lavori di costruzione degli apprestamenti difensivi, che comprendevano lavori d'interdizione dei terreni pianeggianti vicini agli aeroporti o lo spostamento delle artiglierie in posizioni più adatte a battere i campi d'aviazione, in questo modo aveva la possibilità di emanare nuove direttive rispondenti alle necessità di ciascuna zona sotto la sua giurisdizione.

Il primo allarme per le forze della *Nembo* si verificò in concomitanza dei preparativi dello sbarco Alleato in Sicilia, quando si pensava che il nemico avrebbe invaso la Sardegna; altrettanto si verificò il 19 luglio allorché, nei porti di Orano e Algeri, iniziarono i preparativi per l'imbarco di truppe inglesi e francesi destinate a sbarcare in Sardegna e Corsica.¹⁸⁸

Il 26 luglio '43, dopo la caduta di Mussolini, i comandi militari furono preoccupati dalla possibilità che le forze armate italiane si sfaldassero, ma soprattutto che i reparti più fedeli al regime fascista si ribellassero; per questo motivo molti reparti furono adibiti a compiti d'ordine pubblico che, in alcuni casi, avrebbero portato le truppe a sparare sui civili che festeggiavano la presunta fine della guerra, oltre che della dittatura fascista.¹⁸⁹

In Sardegna le autorità temevano la reazione dei reparti di camice nere e anche della *Nembo*, unità fortemente politicizzata, ma non vi furono particolari manifestazioni di dissenso e la stessa divisione fu impegnata nell'applicazione del coprifuoco e nel controllo dell'ordine pubblico nelle località limitrofe al suo comando.

Alla fine del mese d'agosto, mentre il governo Badoglio era impegnato nei colloqui segreti per la firma di un armistizio con gli anglo-americani, in Sardegna continuava l'attività dei reparti della *Nembo*, impegnati nell'addestramento degli avieri adibiti alla difesa degli aeroporti, attività che i reparti dell'aeronautica svolgevano in concorso con le truppe dell'esercito. Nello stesso periodo, i paracadutisti avevano costruito importanti linee fortificate, posando campi minati e rendendo impraticabili alcuni terreni in cui avrebbero potuto atterrare gli alianti per il trasporto delle truppe aerotrasportate anglo-americane.

Alla vigilia dell'armistizio le truppe della divisione *Nembo* avevano il comando e il quartier generale a Villanovaforru, il 183° reggimento schierato fra San Gavino Monreale, Guspini e Bolotana, il 184° reggimento a Villamar e Uras, il 184° reggimento artiglieria paracadutista a Sanluri, più altri reparti a Furtei e Barumini; il 236° reggimento di fanteria *Piceno*, che dipendeva dalla *Nembo* per i compiti di difesa degli aeroporti, era invece schierato a Gonnosfanadiga, il centro abitato bombardato il 17 febbraio 1943.

¹⁸⁸ Quest'operazione, secondo le intenzioni del comando Alleato, sarebbe stata portata avanti solo nel caso di una rapida cessazione della resistenza italo-tedesca in Sicilia, ma quando fu evidente che la resistenza italo-tedesca sarebbe stata più forte del previsto si rinunciò all'azione.

¹⁸⁹ G. Rochat, *Breve storia dell'esercito italiano dal 1861 al 1943*, Einaudi, Torino, 1978, p. 297.

Le capacità belliche della *Nembo*, dovute all'addestramento e all'eccezionale spirito di corpo, avevano portato ad un notevole rafforzamento del potenziale difensivo delle truppe italiane in Sardegna, ma gli avvenimenti verificatisi subito dopo l'armistizio avrebbero messo in luce una non completa lealtà al governo e al comando forze armate della Sardegna da parte di alcuni reparti di paracadutisti, dando parzialmente ragione a chi, dopo il 25 luglio, non si fidava dei militari di quella divisione.

3.4.2 La defezione del XII° battaglione e l'uccisione di Bechi Luserna

All'inizio del settembre 1943 la *Nembo* schierava nell'isola circa 10.500 uomini e costituiva l'unica grande unità interamente motorizzata presente in Sardegna, per questo motivo sia il Comando Supremo, sia i comandi nell'isola facevano molto affidamento sulle sue capacità belliche, pur diffidando di alcuni suoi elementi. I paracadutisti, più di altri militari italiani, avevano mantenuto camerateschi rapporti con le truppe tedesche e molti degli ufficiali erano di fede fascista, per questo motivo sarebbe stato lecito attendersi qualche reazione negativa.

La notizia della firma dell'armistizio creò disorientamento tra i reparti della *Nembo* tanto che il generale Ronco, preoccupato delle possibili ripercussioni, cercò di riorganizzare i reparti in modo da poter reagire a qualsiasi provocazione dell'ex-alleato tedesco; in realtà ufficiali tedeschi e ufficiali della *Nembo* avevano sobillato alcuni reparti provocando la defezione di alcune centinaia di paracadutisti.

Lo sfaldamento della disciplina di alcuni reparti di paracadutisti e di camice nere, favorito dal senso di incertezza, si verificò proprio quando il generale Basso aveva deciso di utilizzare la *Nembo* per bloccare eventuali iniziative tedesche nella Sardegna nord-orientale, per questo motivo il previsto trasferimento dei paracadutisti a Tempio Pausania non poté essere attuato.

Le argomentazioni degli ufficiali ribelli non convinsero la maggior parte dei paracadutisti, tuttavia un reparto, vale a dire il XII° battaglione del 184° reggimento *Nembo*, al comando del maggiore Mario Rizzatti, si ammutinò e scelse di seguire i tedeschi nel loro trasferimento verso i porti del nord Sardegna.

Il capo di Stato Maggiore della divisione, tenente colonnello Bechi Luserna, informato della defezione del XII° battaglione cercò di impedirne i movimenti, ordinando che gli fosse sbarrata la strada verso nord, ma a causa dell'indolenza del colonnello Tantillo, che forse era d'accordo con i ribelli, non fu possibile fermare Rizzatti e i suoi uomini.

Il generale Ronco decise allora di muoversi in prima persona e dopo aver inviato Bechi Luserna presso il raggruppamento Invrea, sperando che questo reparto fermasse gli ammutinati, si pose all'inseguimento della colonna italo-tedesca. La missione di Bechi Luserna non ebbe miglior sorte

poiché anche il tenente colonnello Invrea si rifiutò di bloccare la colonna Rizzatti, così l'alto ufficiale decise di raggiungere in prima persona il XII° battaglione e cercare un colloquio con Rizzatti; raggiunti i ribelli alle porte di Macomer, Bechi cercò di convincerli a desistere, ma dopo un alterco col capitano Alvino fu ucciso ed il suo corpo, chiuso in un sacco, fu trasportato fino a Santa Teresa di Gallura e gettato in mare subito dopo la partenza del reparto dalla Sardegna.

Nel corso di quello stesso giorno, 9 settembre, il generale Ronco incontrò sia il comandante tedesco Lungerhausen, sia il Rizzatti, ma ambedue le volte i colloqui furono infruttuosi; addirittura anche Ronco fu fermato presso Macomer dagli uomini del capitano Alvino il quale, moschetto alla mano, gli ingiunse di considerarsi loro prigioniero. Dopo un colloquio di due ore con Rizzatti, il generale Ronco fu lasciato libero di andarsene, ma a quel punto molti uomini capirono che il generale non era d'accordo col comandante del XII° battaglione e decisero di abbandonare la colonna e tornare indietro.¹⁹⁰

La crisi morale che aveva colto molti paracadutisti era manifestata anche da altri fatti come l'assalto a militari isolati, che furono privati di armi o automezzi, oppure gli atti di ostilità contro la popolazione civile; le scorribande dei paracadutisti sbandati sarebbero continuate ancora a lungo, tanto che, nel 1944, anche i militari americani avrebbero dovuto fare i conti con loro.

L'indolenza dimostrata dal colonnello Tantillo il 9 settembre aveva una spiegazione, infatti, il vice comandante della *Nembo* aveva in mente di spodestare Ronco, assumere il comando della divisione e unirsi ai tedeschi; il complotto ordito da Tantillo e da altri ufficiali fu scoperto, ma nonostante la cattura dei congiurati, l'intera divisione fu posta sotto la sorveglianza dei reparti della *Sabauda* e momentaneamente esclusa da eventuali azioni contro i tedeschi.

A seguito delle defezioni verificatesi fra le fila della sua unità, il generale Ronco decise la riorganizzazione dei reparti, sciolse il XII° battaglione e i gruppi tattici, ordinando che tutti i reparti assumessero gli organigrammi originari, inoltre epurò tutti gli ufficiali che pur non essendosi uniti ai tedeschi, non avevano impedito la fuga del maggiore Rizzatti.¹⁹¹

Il 12 settembre fu effettuato il primo tentativo tendente a saggiare la fedeltà della *Nembo*, dopo la riorganizzazione attuata dal generale Ronco;

¹⁹⁰ Alcuni uomini fuggirono aggrappandosi all'automobile del generale e un intero plotone cannoni del *raggruppamento Invrea*, che si era unito a Rizzatti, decise di tornare indietro seguendo il comandante della divisione; altri uomini sarebbero voluti tornare indietro, ma non lo fecero poiché si trovavano sotto il tiro delle armi tedesche. Cfr. AUSSME, *Foglio n° 3289/SM "Manifestazioni individuali e collettive di militari a seguito dell'armistizio"* redatto dal comandante della divisione *Nembo* il 28/09/1943. Cart. N° 2047.

¹⁹¹ AUSSME, *Foglio n° 3212/SM del comando divisione Nembo* redatto il 12/09/1943. Cart. N° 2047.

in quell'occasione il reparto, passato alle dipendenze del generale Gustavo Reisoli-Matthieu, comandante del XIII° corpo d'armata, ebbe l'incarico, unitamente alla divisione *Sabauda*, di rastrellare i militari tedeschi che ancora si trovassero a cavallo delle due principali arterie stradali dell'isola.

Il rastrellamento ordinato dal generale Reisoli-Matthieu, pur svolto in maniera accurata dai paracadutisti, non portò all'intercettazione di militari tedeschi, tuttavia il fatto che si svolse senza problemi da parte degli uomini della *Nembo*, dimostrò che l'unità era nuovamente pronta a seguire le direttive del comando forze armate della Sardegna.

Le ultime truppe tedesche lasciarono la Sardegna il 18 settembre; al momento dell'imbarco per la Corsica, il maggiore Rizzatti consentì ai paracadutisti sardi di rientrare alle proprie case e a coloro che avevano conoscenze nell'isola diede la possibilità di cercare un rifugio; da quel momento molti paracadutisti sbandati furono segnalati in vari porti sardi mentre cercavano di imbarcarsi clandestinamente per la penisola.

Una volta ripristinato l'ordine pubblico, la divisione paracadutisti fu privata dell'incarico di attuare la difesa mobile degli aeroporti, passato ai comandi del XIII° e del XXX° corpo d'armata, mentre a livello disciplinare vi fu la punizione di coloro che avevano causato la sedizione; il maggiore Rizzatti, il capitano Alvino e i paracadutisti che avevano lasciato la Sardegna furono accusati di defezione e omicidio, il colonnello Tantillo e il tenente colonnello Invrea furono invece denunciati per non aver fermato Rizzatti e per aver tramato con i tedeschi la defezione dell'intera divisione, mentre altri ufficiali furono indagati per non aver vigilato sui loro uomini.¹⁹²

Alla fine di ottobre del 1943, il generale Ronco, dopo cinque mesi di comando, cessava dalla carica di comandante della *Nembo* e si poneva a disposizione dello Stato Maggiore del regio esercito, ma il suo sostituto Giorgio Morigi sarebbe giunto al reparto solo ai primi di dicembre.

Nello stesso periodo, in previsione della riorganizzazione delle forze armate italiane, Superesercito informò il generale Basso dell'intenzione di richiamare nella penisola alcune delle grandi unità schierate in Sardegna, tra le quali c'era anche la *Nembo*, le cui capacità belliche erano ritenute necessarie alla rinascita del nuovo esercito italiano.¹⁹³

In attesa di essere trasferita, la divisione paracadutisti *Nembo* riprese l'addestramento attraverso la ginnastica prelanco, la manutenzione dei mate-

¹⁹² AUSSME, Foglio n° 3289/SM "Manifestazioni individuali e collettive di militari a seguito dell'armistizio" redatto dal comandante della divisione *Nembo* il 28/09/1943. Cart. N° 2047.

¹⁹³ Tra le altre unità destinate a partire c'erano anche il battaglione arditi *Boschetti*, il raggruppamento motocorazzato *Scalabrino*, i reparti corazzati provenienti dalla Corsica, le divisioni *Bari* e *Sabauda*, i battaglioni mobili controcarro e mitraglieri, un corpo d'armata su due divisioni, ecc. Cfr. AUSSME, *Marconigramma* n° 830/op/v da Superesercito a comando forze armate della Sardegna dell'ottobre 1943. Cart. N° 2012.

riali, le marce, ecc. La fase addestrativa andava di pari passo con la politica di contrazione delle forze voluta dal generale Basso che, relativamente alla *Nembo*, prevedeva lo scioglimento di uno dei tre battaglioni del 183° reggimento, ossia il X°, i cui effettivi sarebbero stati trasferiti ad altre unità.

Il nuovo comandante della *Nembo*, giunto in Sardegna il 7 dicembre 1943, si occupò fin da subito delle condizioni morali della divisione; nel suo messaggio di presentazione alle truppe Morigi cercò di instillare negli uomini un nuovo spirito patriottico, manifestando loro la necessità di contribuire alla riscossa della nazione al fianco degli anglo-americani e contro gli ex-alleati tedeschi.

Le autorità militari italiane, che in quel momento erano anche le autorità politiche, erano impegnate nel tentativo di organizzare un certo numero di unità da cedere agli anglo-americani per la guerra ai tedeschi; tuttavia, gli Alleati non accettarono le offerte del governo Badoglio e solo dopo la sua dichiarazione di guerra alla Germania presero in considerazione le proposte italiane.¹⁹⁴

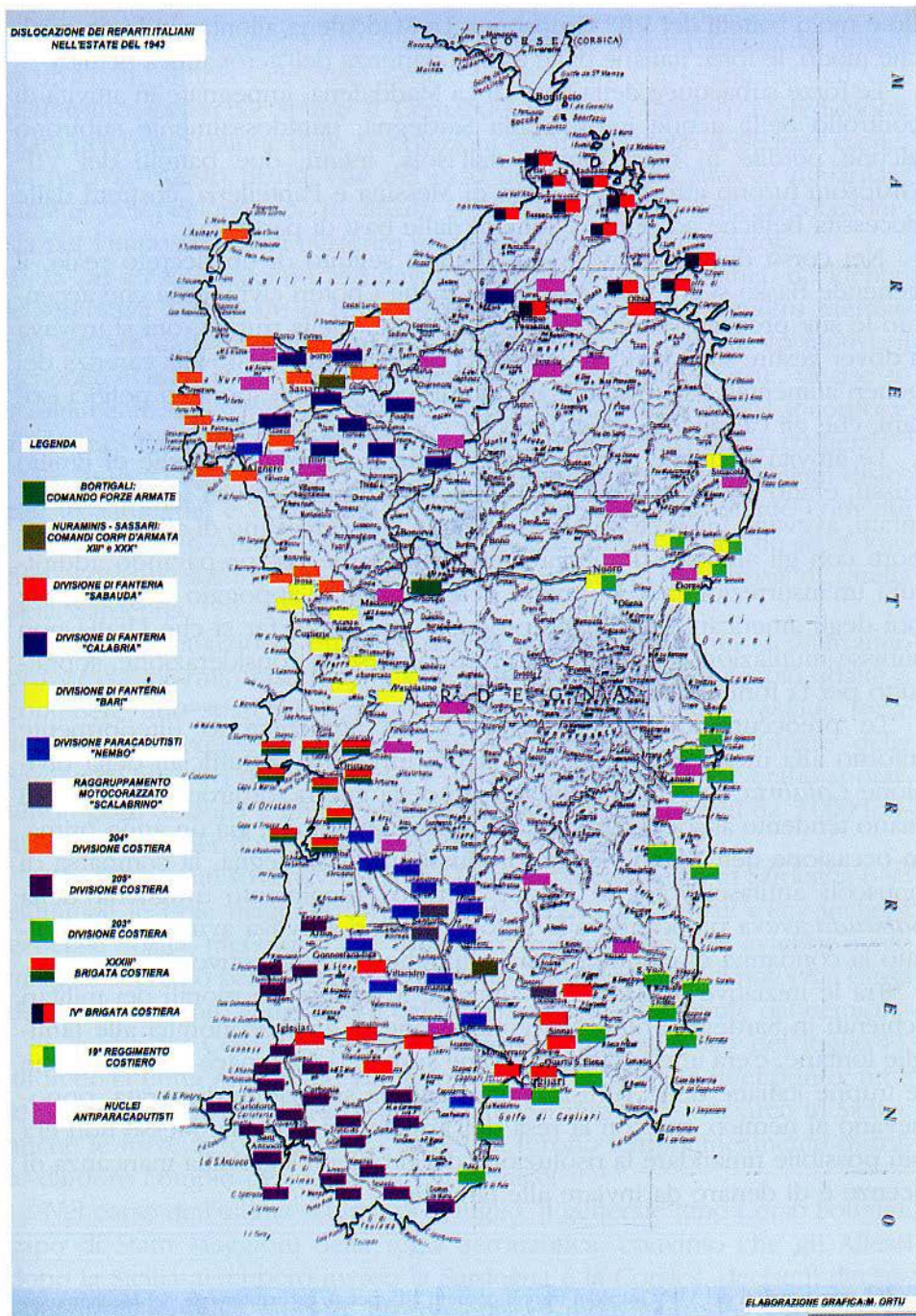
3.5 I problemi politico-militari della Sardegna nel 1943

Nel momento in cui l'iniziativa bellica era passata nelle mani degli Alleati, sul finire del '42, era la situazione d'isolamento a causare i maggiori problemi disciplinari tra le forze dislocate in Sardegna; a differenza dei soldati schierati altrove, i militari al comando del generale Basso erano moralmente saldi, ma sentivano l'esigenza di ottenere quelle licenze di cui non usufruivano da qualche tempo. I soldati avevano solidarizzato con la popolazione colpita dalle incursioni aeree nemiche, ma la mancata concessione delle licenze, soprattutto per i soldati provenienti dalla penisola, era motivo di malcontento.

La massiccia presenza di forze anglo-americane nel Mediterraneo lasciava poco spazio all'attività bellica delle forze armate della Sardegna, impegnate sostanzialmente nell'attacco ai porti del nord-Africa. I sommergibili del VII° Grupsom erano utilizzati sia per attacchi al naviglio nemico, sia per il trasporto di sabotatori nel territorio controllato dagli Alleati; anche le forze dell'aeronautica della Sardegna si occupavano del bombardamento delle basi nemiche e dell'infiltrazione di reparti d'assalto dietro le linee anglo-americane, ma la preponderanza di forze da parte del nemico frustrava quasi tutte le iniziative italo-tedesche.

L'aggressività delle forze anglo-americane rendeva problematica anche la navigazione di piccolo cabotaggio lungo le coste della Sardegna; per questo motivo anche le forze subacquee italiane trovavano difficoltà ad agire nel sud dell'isola, a tal proposito Supermarina decise di trasferire il coman-

¹⁹⁴ P. Badoglio, *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Memorie e documenti, op. cit., p. 250.



CARTINA 4: Dislocazione delle truppe italiane in Sardegna nell'estate del 1943.

do e molti battelli del VII° Grupsom a La Maddalena allontanando, in qualche modo, le forze italiane dalle basi di partenza dell'aeronautica nemica.¹⁹⁵

Le forze subacquee della base di La Maddalena, impegnate in attività di controllo delle acque intorno alla Sardegna, paradossalmente subirono alcune perdite in mari lontani dall'isola, infatti, due battelli del VII° Grupsom furono affondati al largo di Messina e Pantelleria, costretti dalle necessità belliche ad operare lontani dalle basi di partenza.

Nel corso della primavera del 1943, a seguito di un decreto reale, il generale Basso si era visto assegnare anche i poteri civili, cosa che accentuò le sue preoccupazioni; oltre alle necessità della truppa, ora si trovava a dover gestire sia il malcontento della popolazione legato alla carenza dei generi alimentari, sia le spinte autonomiste di alcuni esponenti politici isolani, che gli causavano serie difficoltà col regime fascista.

Le attività politiche degli antifascisti sardi, soprattutto quelle di Emilio Lussu, erano anch'esse motivo di preoccupazione; i servizi segreti italiani, infatti, avevano intercettato alcuni infiltrati che cercavano di allacciare rapporti con gli antifascisti ancora presenti in Sardegna, preparando addirittura un'insurrezione. Lussu aveva cercato prima l'appoggio degli inglesi, poi degli americani, ma le sue proposte tendenti a far sì che l'Italia non subisse mutilazioni territoriali non furono prese in considerazione, soprattutto per la forte ostilità britannica.¹⁹⁶

Le preoccupazioni del generale Basso aumentarono ulteriormente intorno alla metà del '43 quando alcuni ufficiali e sottufficiali della divisione *Calabria*, stanchi dell'andamento della guerra, ordirono un colpo di mano tendente al sovvertimento dell'autorità costituita; già un anno prima, in occasione dell'ultimo viaggio di Mussolini in Sardegna, la comparsa di opuscoli antifascisti fra le truppe del 16° reggimento artiglieria della *Sabauda* aveva preoccupato le autorità militari e aveva avuto come risultato la condanna di cinque militari a lunghe pene detentive.¹⁹⁷

Tra le iniziative di Basso per alleviare le sofferenze morali dei militari schierati in Sardegna, oltre alla concessione di aiuti economici alle famiglie lontane, c'era anche l'utilizzo come sprone della tenace resistenza che le truppe italiane della Tunisia, nonostante la situazione disperata, opponevano al nemico, ma con la resa dell'armata del generale Messe non era più possibile rimandare la risoluzione dei problemi legati alla mancanza di licenze e di denaro da inviare alle famiglie.

¹⁹⁵ I sommergibili del VII° Grupsom furono costretti ad operare esclusivamente nel Mediterraneo occidentale e nelle acque della Sardegna sud-occidentale; il *Brin*, il *Giada*, il *Platino* e l'*Argento* furono posti a protezione del Golfo di Oristano, lungo una linea nord-sud lunga 80 miglia, mentre altri sommergibili operarono tra la Sardegna, le Baleari e le coste tunisine.

¹⁹⁶ E. Aga Rossi, *L'inganno reciproco - L'armistizio tra l'Italia e gli anglo-americani del settembre 1943*, op. cit., p. 98.

¹⁹⁷ G. Sotgiu, *Storia della Sardegna durante il fascismo*, op. cit.; F. Spanu Satta, *Il dio seduto*, op. cit., p. 97.

La fine della resistenza italo-tedesca in Tunisia, accompagnata dal timore di un'azione anfibia sulle coste sarde e sicule, quella che le autorità dell'Asse definivano *ipotesi SS*, spinse il Comando Supremo italiano a predisporre piani per l'evacuazione delle popolazioni isolate residenti nelle aree costiere; tuttavia questo piano, che nel caso della Sardegna doveva riguardare circa 80.000 persone, non fu attuato sia per la resistenza della popolazione, sia per l'impossibilità di trasferire un quarto di loro nella penisola.

La presenza d'ingenti forze navali nemiche nel Mediterraneo occidentale sembrava avvalorare la tesi dell'attacco alla Sardegna, peraltro ritenuto più sensato da parte del Comando Supremo italiano, per questo motivo il generale Basso, intendendo rafforzare il controllo delle coste, decise lo scioglimento del *settore militare marittimo* di Cagliari e la sua incorporazione tra i territori assegnati al controllo delle unità della difesa costiera.¹⁹⁸

Le autorità tedesche, che non avevano fiducia nei reparti italiani dislocati in Sardegna, eccezion fatta per la *Nembo*, erano altrettanto convinte del fatto che gli Alleati intendessero invadere quell'isola anche se, a loro dire, l'organizzazione difensiva della Sicilia era più disastrosa di quella della Sardegna.

In questa situazione, qualsiasi attività navale nemica nel Mediterraneo provocava allarmi, trasferimenti di reparti in località ritenute più adatte a contenere uno sbarco e tentativi d'attacco da parte delle residue forze aeree e subacquee a disposizione del comando forze armate della Sardegna; obiettivi privilegiati per le forze aeronavali italiane erano soprattutto i porti di Bona e Philippeville, che ospitavano piroscafi da 5.000 tonnellate e navi per il trasporto delle truppe.

Gli ufficiali che sostenevano la tesi di uno sbarco Alleato in Sardegna o su entrambe le isole maggiori contemporaneamente, tra i quali c'era anche il generale Roatta, ritenevano che un attacco contro quest'isola avrebbe avuto maggior successo perché non sarebbe stato possibile l'invio di rinforzi a causa del suo isolamento geografico e del dominio sul mare da parte del nemico.

I dubbi del Comando Supremo furono fugati all'inizio del luglio '43, allorché la flotta Alleata diresse in forze verso la Sicilia; a quel punto, tutte le risorse a disposizione furono utilizzate per impedire lo sbarco in Sicilia, anche le forze aeronavali della Sardegna furono temporaneamente distolte dai loro compiti per contrastare il nemico.

Nel corso dell'ultima settimana di luglio, il generale Rino Corso Fougier, capo di Stato Maggiore della regia aeronautica, convinto che gli Alleati dopo la Sicilia avrebbero invaso la Sardegna e la Corsica, decise il declassamento a semplici punti di rifornimento di molti aeroporti sardi che gli anglo-americani avevano reso inservibili a seguito di violenti attacchi aerei.

¹⁹⁸ AUSSME, *Diario storico-militare del comando forze armate della Sardegna* del maggio-giugno '43. Cart. N° 2012; AUSSME, *Diario storico del Comando Supremo* del giugno '43. Cart. N° 1444.

I reiterati attacchi contro gli aeroporti della Sardegna avevano convinto Fougier del fatto che, in tal modo, gli Alleati intendessero paralizzare la reazione aerea ad un loro prossimo tentativo di sbarco.

3.5.1 La situazione dopo la caduta del fascismo

La notizia della caduta del governo Mussolini, trasmessa dall'EIAR alle 22.45 del 25 luglio, provocò la reazione entusiastica della popolazione e delle forze armate italiane, convinte che la guerra stesse per terminare, ma il timore che la milizia fascista potesse ribellarsi, creando problemi d'ordine pubblico, costrinse Badoglio a trasferire la responsabilità della sicurezza alle autorità militari ed anche in Sardegna le unità dell'esercito furono incaricate di sedare eventuali rivolte. L'atteggiamento tenuto dal generale Basso nei confronti di coloro che manifestarono la propria gioia per la caduta del regime fascista fu piuttosto duro e secondo molti pareri esagerato; il comportamento della popolazione sarda era stato moderato rispetto a quello tenuto dai cittadini di altre località della penisola.

In Sardegna i rapporti fra gli esponenti dell'antifascismo e le autorità militari non erano idilliaci, tanto che il generale Castagna, comandante del XXX^o corpo d'armata, condannava il sardismo come ideologia deleteria per la patria e forse anche per questo la fermezza nel mantenere l'ordine pubblico andò oltre il necessario.

Nei giorni immediatamente successivi alla defenestrazione di Mussolini i tedeschi, che ormai si aspettavano l'uscita dell'Italia dal conflitto, cominciarono a preparare un piano per l'invasione della penisola, denominato operazione *Alarico*, in base al quale dopo l'arrivo di unità germaniche da oltre confine, le divisioni italiane sarebbero state incapsulate all'interno del dispositivo tedesco in modo da essere meglio controllate.¹⁹⁹

La prima reazione dello Stato Maggiore del regio esercito alle manovre tedesche si ebbe il 10 agosto allorché, con l'ordine 111 C.T., i comandi italiani si videro assegnare alcune direttive circa il comportamento da tenere nei confronti dell'ex-alleato. Altre iniziative furono predisposte successivamente dalle autorità italiane; tra i provvedimenti presi rientravano la Memoria 44/op, resa operativa ai primi di settembre, la Memoria 45/op che completava la precedente, nonché i Promemoria n° 1 e n° 2.²⁰⁰

¹⁹⁹ In Sardegna le divisioni *Bari* e *Nembo*, le migliori fra quelle schierate nell'isola, erano inglobate all'interno del territorio di competenza della 90^a Panzergrenadiere tedesca. Cfr. M. Torsiello, *Le operazioni delle unità italiane nel settembre-ottobre 1943*, op. cit., p. 32.

²⁰⁰ L'ordine 111 C.T. imponeva di salvaguardarsi dalle sorprese, di sorvegliare il movimento delle truppe non nazionali e predisporre colpi di mano, senza citare apertamente i tedeschi. Il Promemoria n° 1, secondo i dettami delle autorità, avrebbe avuto validità solo se i tedeschi avessero compiuto atti ostili nei confronti del governo o delle forze armate italiane. Cfr. E. Aga Rossi, *L'inganno reciproco. L'armistizio tra l'Italia e gli anglo-americani del settembre 1943*, op. cit., p. 31; G. Oliva, *I vinti e i liberati*, op. cit., pag. 98; S. Bertoldi, *Anni in grigioverde*, op. cit., p. 110; Rainero-Biagini, *L'Italia in guerra 4° anno*, op. cit., p. 175.

Il comandante militare della Sardegna, obbedendo all'ordine 111 C.T., impedì ai comandi tedeschi di inserire propri elementi all'interno delle batterie italiane che controllavano le acque fra la Sardegna e le Bocche di Bonifacio, ma ordini superiori non gli consentirono di impedire che forze tedesche affluissero nella zona a sud della linea Tempio-Terranova (Olbia), dove erano stati sistemati i depositi di armi e viveri delle forze italiane.

Il generale Basso aveva capito le reali intenzioni dei tedeschi, ma il Comando Supremo italiano, che stava conducendo trattative segrete e reciprocamente ingannevoli con gli anglo-americani per la firma di un armistizio, non voleva insospettire le autorità germaniche, perciò gli impose di non contrastare quest'iniziativa del generale Lungerhausen.

La grave situazione politico-militare non impedì al consiglio dei ministri di deliberare alcune modifiche alle forze armate della Sardegna così, mentre il generale di divisione aerea Urbani decadeva dalla carica di comandante dell'aeronautica della Sardegna ed era sostituito dal generale Cappa, nello stesso periodo alcuni reparti di aerosiluranti venivano inviati nell'isola per contrastare l'azione delle forze navali anglo-americane.²⁰¹

All'inizio d'agosto Mussolini, arrestato subito dopo la sua defenestrazione, cominciò a rappresentare un problema per il governo Badoglio, tanto più che era giunta notizia che i tedeschi preparavano il piano *Eiche* per liberare l'ex-duce del fascismo; il pericolo di un intervento tedesco costrinse le autorità italiane a trasferire Mussolini da Ponza, dove era prigioniero da qualche tempo, a La Maddalena, ritenuta più sicura.

Il trasferimento dell'ex-capo del governo, avvenuto senza intoppi, ebbe luogo nel corso della notte fra il 6 e il 7 agosto '43 a bordo del cacciatorpediniere *Pantera*. L'operazione predisposta dall'ammiraglio Maugeri aveva il duplice scopo di nascondere Mussolini sia ai tedeschi, sia agli anglo-americani; i problemi maggiori erano rappresentati però dai tedeschi che, a differenza degli americani, avrebbero avuto la possibilità di capire dov'era tenuto prigioniero il capo del deposto regime fascista.²⁰²

Mussolini trascorse la sua prigionia maddalenina a Villa Weber, dov'era guardato a vista da dodici uomini e protetto da altre centinaia di carabinieri e poliziotti schierati nei dintorni dell'abitazione, mentre alcune unità della Marina italiana controllavano gli accessi all'arcipelago in previsione di possibili colpi di mano nazisti.

²⁰¹ A. Ricci a cura di, *Verbali del Consiglio dei Ministri*, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Roma, 1994, pag. 26.

²⁰² La scelta di La Maddalena, data la sua posizione ed il sistema difensivo di cui era dotata, sembrava quella più adatta alla detenzione del prigioniero. Cfr. R. De Felice, *Mussolini l'alleato. La guerra civile 1943-45*, vol. II°, Einaudi, Torino, 1997, p. 6; Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 118; B. Mussolini, *Storia di un anno. Il tempo del bastone e della carota*, Mondadori, Milano, 1945, p. 101.

Il soggiorno di Mussolini a La Maddalena trascorse tranquillo fino alla metà d'agosto, quando il capitano tedesco Von Kampz fu informato della presenza nell'isola dell'ex-capo del fascismo; in seguito, allorché il capitano di fregata Uneus, ufficiale di collegamento con il comando Marina della Sardegna, raccolse notizie più precise circa il luogo di detenzione di Mussolini, il generale Student e il capitano delle SS Otto Skorzenj prepararono i piani per liberare il loro vecchio alleato.

La situazione precipitò il 17 agosto 1943 quando un ricognitore tedesco sorvolò Villa Weber; le autorità italiane, convinte che i tedeschi avessero ormai individuato la prigionia di Mussolini, cominciarono a preparare un suo nuovo trasferimento che, tuttavia, non avvenne prima della fine del mese. La partenza dell'ex-capo del governo per Vigna di Valle, effettuata a bordo di un aereo della Croce Rossa la notte fra il 27 e il 28 agosto, fu quanto mai tempestiva poiché un colpo di mano tedesco per liberarlo era previsto per la giornata del 29.²⁰³

La mancata liberazione di Mussolini non fu causata da errori del capitano Skorzenj, ma da una precisa scelta politica di Hitler il quale, sapendo che il governo italiano cercava di uscire dal conflitto e non volendo fornirgli i pretesti per farlo, decise di ritardare l'azione delle SS.

Alla fine del mese d'agosto, dopo la caduta definitiva della Sicilia, la Sardegna tornava a far parte dei possibili obiettivi per le truppe da sbarco anglo-americane, ma benché l'invasione della Sardegna potesse essere effettuata con un minore dispendio d'energie, gli Alleati scelsero di invadere la penisola passando dalla Calabria.

3.6 L'armistizio e gli avvenimenti del settembre '43

3.6.1 La predisposizione dei piani per il cambio di fronte

All'inizio del settembre 1943, a una settimana dall'annuncio dell'armistizio, le forze armate della Sardegna annoveravano 132.000 uomini dell'esercito e alcune migliaia di uomini della Marina e dell'aeronautica. La regia Marina schierava nell'isola due corvette, un sommergibile, una nave appoggio, alcune motozattere e varie navi ausiliarie, mentre l'aeronautica poteva contare su sette squadriglie di caccia, su una squadriglia da bombardamento e su due squadriglie di tuffatori per un totale di 87 velivoli, anche se solo 43 di loro erano efficienti.

²⁰³ Gli uomini delle SS, travestiti da marinai per non farsi notare, dopo aver individuato Villa Weber aspettavano il momento migliore per intervenire e liberare l'ex-duce del fascismo; i comandi italiani, però, si accorsero dello strano comportamento di quei marinai e decisero di trasferire Mussolini sul Gran Sasso, a Campo Imperatore, approfittando dell'inerzia dei tedeschi. Cfr. Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit., p. 118; R. De Felice, *Mussolini l'alleato. La guerra civile 1943-45*, op. cit., p. 13.

Le truppe dell'esercito contemplavano due divisioni mobili, *Sabauda* e *Calabria*, due divisioni in riserva mobile, *Bari* e *Nembo*, un raggruppamento motocorazzato (*Scalabrino*), tre divisioni (203^a, 204^a e 205^a), due brigate (IV^a e XXXIII^a) e un reggimento (19^o) delle truppe costiere; a queste forze si univano la 90^a *Panzergrénadier Division*, una brigata da fortezza ed altri reparti non indisionati tedeschi schierati nella zona fra Sardara e Sanluri, nei dintorni di Cagliari, Oristano e Olbia, a Buddusò (reparti di guastatori-sabotatori), a Monti, Mandas, Ottana, ecc.²⁰⁴

In vista del cambio di fronte, il 2 settembre, le autorità militari stilano la *Memoria 44/op*, una nuova disposizione relativa al comportamento da tenere nei confronti delle forze tedesche che integrava le disposizioni emesse con l'ordine 111 C.T. La *Memoria 44/op*, che faceva riferimento anche alla Sardegna, fu portata a conoscenza del comando forze armate della Sardegna la mattina del 3 settembre allorché il tenente colonnello Donato Eberlin, ufficiale dello Stato Maggiore, la portò nascosta nel tacco di una scarpa.

Il documento, come quello precedente, non parlava di armistizio o di argomenti simili ma, per la prima volta, prefigurava la possibilità per le truppe italiane di dover reagire ad atti ostili da parte delle truppe tedesche, in questo caso i reparti dislocati in Sardegna avrebbero dovuto reagire eliminando le forze tedesche e preparandosi ad eventuali altri incarichi.²⁰⁵

Lo stesso giorno in cui il generale Basso prese visione della *Memoria 44/op*, Alleati e governo italiano firmavano l'armistizio, ma per varie ragioni politico-militari tale accordo non fu annunciato immediatamente; nonostante questa dilazione, le autorità italiane non solo celarono ai comandi periferici quanto accaduto, ma non furono neppure in grado di preparare le proprie forze armate al cambio di fronte.

La flotta italiana era ancora numericamente consistente, per questo motivo sia gli Alleati, sia i tedeschi speravano di impossessarsene, mentre il governo italiano avrebbe voluto concentrare le navi in Sardegna evitandone la consegna a vecchi e nuovi nemici; i comandi della Marina pensavano invece di dover preparare le navi ad un ultimo combattimento con

²⁰⁴ L'esercito italiano schierava in Sardegna 132.144 uomini, mentre le truppe tedesche ammontavano a circa 25.000 uomini, la maggior parte dei quali schierati fra Sardara e Sanluri. Cfr. AUSSME, *Dati sulle forze a disposizione del comando forze armate della Sardegna* al 1° settembre 1943. Cart. N° 2012; M. Torsiello, *Le operazioni delle unità italiane nel settembre-ottobre 1943*, op. cit. p. 271 e seguenti; Monteverde-Belli a cura di, *Le difese costiere della Sardegna meridionale nella seconda guerra mondiale*, op. cit. pp. 90-91; Monteverde-Belli, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, op. cit. p. 111.

²⁰⁵ La *Memoria 44/op* utilizzava i termini *tendere ad eliminare* le truppe tedesche, i loro mezzi e i loro magazzini con azioni decise e tenersi pronte per altri compiti. Cfr. Antonio Basso, *L'armistizio del settembre 1943 in Sardegna*, op. cit. pp. 34-36; E. Aga Rossi, *Una nazione allo sbando*, op. cit. p. 71; AUSSME, *Stralcio della Memoria 44/op* dello Stato Maggiore del regio esercito del 2/9/1943. Cart. N° 2012.

la flotta nemica o all'autoaffondamento, non certamente di dover consegnare le navi agli anglo-americani.

Il trasferimento delle forze aeronavali italiane nelle basi Alleate, la resa della Sardegna e l'utilizzo delle sue basi da parte dei reparti anglo-americani facevano parte delle clausole del cosiddetto *Short armistice* (armistizio corto), documento che non conteneva le durissime clausole politico-economiche imposte all'Italia con l'*armistizio lungo*, firmato più tardi a Malta da Badoglio.

Il 5 settembre 1943, quando ancora non si sapeva nulla dell'armistizio, l'ammiraglio De Courten predispose l'esecuzione di un piano studiato da Badoglio fin dalla fine di luglio; tale piano prevedeva che la famiglia reale, dopo essersi imbarcata a Civitavecchia, raggiungesse la base navale di La Maddalena a bordo dei cacciatorpediniere *Da Noli* e *Vivaldi*.

Il trasferimento del re in Sardegna era stato deciso dalle autorità italiane poiché, vista la superiorità numerica delle truppe italiane, quella regione era ritenuta sicura per i sovrani; tuttavia il piano non sarebbe mai stato attuato poiché, il 9 settembre, i tedeschi avrebbero preso il controllo del litorale laziale ed il corteo reale si sarebbe diretto a Pescara.²⁰⁶

Il 6 settembre, con la divulgazione dei Promemoria 1 e 2, il Comando Supremo pur non menzionando l'armistizio con gli anglo-americani, se non nel secondo caso, assegnava i nuovi compiti delle forze aeronavali italiane; la flotta da guerra avrebbe dovuto raggiungere i porti della Sardegna, della Corsica e dell'isola d'Elba, i bombardieri e i ricognitori della regia aeronautica si sarebbero dovuti trasferire in Sardegna, mentre i caccia avrebbero dovuto proteggere Roma. Le due direttive del Comando Supremo, peraltro, proibivano alle truppe italiane di aprire il fuoco contro i tedeschi se non a seguito di un loro attacco.

Lo stesso giorno in cui fu emanato il Promemoria n° 1, il generale Roatta, Capo di Stato Maggiore dell'esercito, ordinò il rafforzamento del presidio di La Maddalena attraverso l'invio di un gruppo tattico i cui componenti dovevano essere scelti fra i militari sardi; la volontà del Comando Supremo era di proteggere la base navale in vista del prossimo trasferimento a La Maddalena della flotta da battaglia che, in quel momento, si preparava a salpare da Genova e La Spezia.²⁰⁷

Il gruppo tattico che il generale Basso intendeva inviare a La Maddalena avrebbe dovuto contemplare il comando e un battaglione del 59° reggimento fanteria *Calabria*, un battaglione della divisione *Bari*, il XXI° batta-

²⁰⁶ G. Oliva, *I vinti e liberati*, op. cit. p. 108; E. Aga Rossi, *Una nazione allo sbando. L'armistizio italiano del settembre 1943*, op. cit. p. 119.

²⁰⁷ La scelta di utilizzare soprattutto militari sardi fu fatta nella speranza di avere a disposizione uomini più motivati nella difesa della propria terra; a tal proposito, fin dalla primavera del '43, il Comando Supremo aveva fatto rientrare in Sardegna gran parte dei militari isolani impegnati su altri fronti.

glione *Volontari sardi* e un gruppo d'artiglieria da 75/27 del raggruppamento motocorazzato *Scalabrino*, ma lo spostamento dei reparti, che si sarebbe dovuto concludere l'11 settembre, non poté essere completato a causa degli avvenimenti post-armistiziali.

Il 6 settembre '43, nel corso di una riunione tenutasi presso il comando militare della Sardegna a Bortigali, il generale Basso rivelò ai comandanti italiani il contenuto della Memoria 44/op e consegnò loro un piano d'azione contro i tedeschi che lui stesso aveva predisposto. Il piano, denominato in codice *Emergenza T*, prevedeva due ipotesi separate a seconda che fossero stati gli italiani o i tedeschi a prendere l'iniziativa di uno scontro; punti comuni ad entrambe le ipotesi erano: a) cattura dei comandi tedeschi; b) distruzione dei collegamenti; c) cattura delle unità mobili tedesche; d) cattura di magazzini e depositi.²⁰⁸

Il timore per la reazione tedesca costrinse il generale Basso ad emanare esclusivamente ordini verbali, anche se le direttive per la distruzione delle stazioni radiotelegrafiche e degli apparati della Luftwaffe furono emanate per iscritto.

Il piano predisposto dal generale Basso manifestava l'intenzione di preparare le truppe italiane ad un possibile scontro con i tedeschi, tuttavia né quel documento, né la *Memoria 45/op*, giunta a Bortigali il 7 settembre, trattava l'argomento armistizio anche se ordinava alle truppe italiane di interrompere le comunicazioni telegrafiche tedesche, di eliminare le batterie contraeree e le stazioni d'avvistamento germaniche, di evitare che i prigionieri Alleati cadessero in mani tedesche, ecc.²⁰⁹

Le direttive emanate dal Comando Supremo erano ambigue poiché, se lasciavano intendere possibili scontri con i tedeschi, tacevano che gli

²⁰⁸ In base alla prima ipotesi (iniziativa italiana) le truppe del comando forze armate della Sardegna dovevano: distruggere i collegamenti e catturare il comando dell'aviazione tedesca dislocato nella zona Ottana-Bolotana utilizzando un battaglione della *Nembo*, un battaglione della *Bari* e alcune compagnie del I battaglione *Arditi*. Le truppe del XXX^o corpo d'armata, unitamente ad un gruppo tattico della divisione *Calabria* o del raggruppamento motocorazzato, dovevano *tendere ad eliminare* gli arditi del gruppo *Beneschs* per poi agire nel sud della Sardegna. Le forze del XIII^o corpo d'armata, invece, dovevano eliminare la 90^a Panzergrenadier, la brigata da fortezza e occupare l'aeroporto di Case Zeppara utilizzando le divisioni *Bari* e *Nembo*. Il comando militare marittimo avrebbe dovuto attaccare i natanti nemici nei porti di La Maddalena e Palau, mentre l'aeronautica doveva liberarsi della presenza tedesca sia tramite i reparti della difesa fissa degli aeroporti, sia attraverso i propri avieri.

La seconda ipotesi (iniziativa tedesca), quella meno favorevole agli italiani, stabiliva che i comandi italiani dovessero rafforzare le proprie difese ravvicinate e utilizzare agenti in borghese per spiare i movimenti tedeschi. Una volta scattato il piano le forze italiane avrebbero dovuto bloccare le vie d'accesso ai centri abitati, catturare uomini e mezzi tedeschi e pattugliare le strade per evitare violenze e ritorsioni contro la popolazione civile. Cfr. AUSSME, *Azione Emergenza T* del 6/9/1943. Cart. N° 2012 e Antonio Basso, *L'armistizio del settembre 1943 in Sardegna*, op. cit., p. 38.

²⁰⁹ I comandi italiani dovevano liberare e rifornire i prigionieri anglo-americani, opporsi alla distruzione di strade e infrastrutture, proteggere la popolazione civile e vigilare sul comportamento della popolazione germanofila dell'Alto Adige. Cfr. AUSSME, *Memoria 45/op* dello Stato Maggiore del regio esercito del 7/9/1943. Cart. N° 2012.

anglo-americani non sarebbero più stati considerati nemici; i comandanti delle forze aeree e navali della Sardegna, per esempio, furono informati dell'armistizio solo dopo essere giunti a Roma per una riunione con le autorità, ma non fecero in tempo a preparare le loro truppe a quella notizia, anzi il comandante delle forze aeree, generale Cappa, non riuscì nemmeno a rientrare nell'isola.

Prima che Badoglio annunciasse la firma dell'armistizio, alla notizia che ingenti forze navali Alleate erano in mare, alcuni battelli del VII° Grupsom salparono da La Maddalena per prendere parte all'*operazione Zeta* nelle acque del basso Tirreno; tuttavia le vicende armistiziali avrebbero fatto mutare i piani e i sommergibili *Topazio*, *Platino*, *Turchese*, *Diaspro* e *Marea*, sarebbero stati dirottati verso il porto Alleato di Bona in Algeria.²¹⁰

L'ordine di consegnare la flotta, emesso da Ambrosio in ottemperanza alle clausole armistiziali, provocò la reazione dell'ammiraglio De Courten il quale ordinò alle navi dell'alto Tirreno di dirigersi verso la Sardegna o di autaffondarsi se impossibilitate a muoversi, mentre alle altre impose di recarsi a Malta o in uno dei porti anglo-americani del nord-Africa. Le navi dirette verso i porti Alleati, per farsi riconoscere ed evitare di essere attaccate, avrebbero dovuto issare il *pennello nero*, una bandiera triangolare che indicava appunto nave diretta verso porti alleati e dovevano dipingere grossi dischi neri sui ponti.

La comunicazione dell'armistizio fu preceduta di poche ore da un attacco di caccia-bombardieri americani P 40 *Warhawk* contro l'aeroporto di Case Zeppara, dove furono provocati danni alle strutture e una vittima tra gli avieri, nonché dalla reazione dell'aeronautica italiana rappresentata dall'azione di due caccia Macchi MC.205V, decollati proprio da Case Zeppara. I velivoli del capitano Zapponi e del tenente Ostinelli diressero verso la Tunisia per tentare un attacco contro obiettivi nemici, ma durante il ritorno Ostinelli, il cui aereo era stato colpito dalla contraerea, fu costretto a gettarsi col paracadute e Zapponi, che aveva fatto una manovra a pelo d'acqua per tranquillizzare l'amico, finì in fondo al mare.²¹¹

Il capitano Zapponi e l'aviere Matteo Catalano furono le ultime vittime della guerra fra le forze armate della Sardegna e gli Alleati, infatti, da quel

²¹⁰ Nel corso della navigazione verso l'Algeria, il *Topazio* perse il contatto con gli altri battelli e fu affondato per errore, il 12 settembre, nei pressi di Capo Carbonara; il *Diaspro*, affetto da avaria ad un motore termico, fu costretto a dirottare su Cagliari, mentre gli altri battelli raggiunsero il porto di Bona anche se il *Turchese*, danneggiato da un attacco aereo tedesco, rischiò di non poter portare a termine la navigazione. Cfr. G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, vol. XV°, op. cit., pp. 70-71; U.S.M.M. a cura dello *Navi militari perdute*, op. cit., 119; M. Bertini, *La Marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, op. cit., p. 172.

²¹¹ Il tenente Ostinelli fu ripescato, dopo 5 giorni di stenti, dai marinai del faro di Capo Carbonara che gli salvarono la vita, mentre per il capitano Zapponi non ci fu niente da fare. Cfr. Coni-Serra, *La portaerei a stelle e strisce*, op. cit., p. 9; G. Rocca, *I disperati*, op. cit., p. 295; I. Fanni, *I confini dell'orizzonte*, op. cit., pp. 77-78.

momento avrebbe preso avvio una nuova fase del conflitto e le basi aeronavali dell'isola sarebbero state occupate e utilizzate dall'ex-nemico.

3.6.2 Le attività belliche in Sardegna dopo la proclamazione dell'armistizio

Gli italiani furono informati dell'armistizio intorno alle 19.45 dell'8 settembre 1943; il maresciallo d'Italia Badoglio lo comunicò con un ambiguo discorso alla radio in cui, oltre all'annuncio della fine delle ostilità con gli Alleati, si lasciava intendere che un nuovo nemico stava per profilarsi all'orizzonte, ma chi fosse questo nemico veniva taciuto.

Le autorità italiane temevano la reazione delle forze armate tedesche, soprattutto perché non erano state in grado di predisporre contromosse adeguate, di conseguenza tergiversarono a lungo e solo l'intransigenza del generale Eisenhower costrinse Badoglio ad annunciare l'armistizio prima di quanto si aspettassero i governanti italiani.

In Sardegna, l'annuncio dell'armistizio provocò alcune dimostrazioni di gioia nella città di Sassari, prontamente represses dalle autorità militari ancora incerte sul da farsi e sulla veridicità della notizia; la situazione si fece più chiara in seguito, quando lo Stato Maggiore dell'esercito confermò il comunicato e ordinò di rendere operative le direttive contenute nella *Memoria 44/op.*

Il Comando Supremo, intenzionato a cedere agli Alleati le basi aeronavali della Sardegna, confidava sulla superiorità numerica delle truppe italiane, che era di almeno 4 a 1 per gli uomini; tuttavia il comando militare della Sardegna sapeva bene che i circa 30.000 soldati tedeschi erano meglio armati e addestrati dei suoi 132.000, eccezion fatta per i paracadutisti della *Nembo*, per questo motivo non si sentiva al sicuro.²¹²

La maggior parte dei reparti italiani schierati in Sardegna non era in grado di combattere contro truppe corazzate, soprattutto le unità della difesa costiera che erano prive di armi e mezzi di trasporto adeguati ad una guerra di movimento; inoltre le truppe italiane non potevano contare sull'appoggio aereo poiché, dopo i pesanti bombardamenti Alleati, restavano nell'isola solo una ventina di bombardieri e una quindicina di caccia, mentre i tedeschi avevano l'ausilio delle squadriglie schierate a Ottana e su altri aeroporti.

In quasi tutti gli scacchieri in cui erano dislocate le forze italiane vi fu lo sfaldamento dei reparti, invece in Sardegna il comandante italiano mantenne l'ordine fra i reparti, a parte alcune defezioni, e trovando un accordo col comandante tedesco, riuscì a fare in modo che i tedeschi lasciasero l'isola pacificamente o quasi.

²¹² E. Scala, *Storia delle fanterie italiane*, Vol. X°, op. cit, pp. 625 e seguenti.

L'accordo in questione fu raggiunto intorno alle 21.30 dell'8 settembre quando, al comando di Bortigali, giunse l'ufficiale di collegamento tedesco comunicando che il generale Lungerhausen, a nome del maresciallo Kesselring, chiedeva alle forze italiane di non rispettare i termini dell'armistizio e di unirsi alle truppe tedesche nel proseguimento della lotta; l'ufficiale chiese, altresì, che alle truppe tedesche fosse lasciata la possibilità di partire per la Corsica senza essere molestate dagli italiani. Il generale Basso rifiutò la proposta tedesca di non ottemperare alle clausole armistiziali, tuttavia si dichiarò disposto a non ostacolare l'esodo tedesco a patto che le truppe germaniche non compissero atti ostili nei confronti delle forze armate o della popolazione italiane.

Le autorità italiane, informate dell'accordo stipulato dal comandante militare della Sardegna, lo accettarono ritenendo che non contrastasse con l'ordine di liberarsi dei tedeschi; purtroppo quelle stesse unità tedesche avrebbero combattuto in Corsica contro gli italiani e nella penisola contro gli anglo-americani, contribuendo all'occupazione del suolo italiano.

Deciso a favorire la partenza tedesca, limitando le possibilità di scontro fra i suoi uomini e quelli tedeschi, il generale Basso concesse alle colonne di Lungerhausen di raggiungere i porti d'imbarco attraverso l'itinerario Oristano-Macomer-Ozieri-Tempio, ma il mancato rispetto degli accordi da parte dei tedeschi e soprattutto dei paracadutisti italiani che avevano defezionato, avrebbe provocato una serie di scontri a fuoco con morti e feriti da ambo le parti. In alcune località dell'isola i tedeschi distrussero tutto ciò che non potevano portare via e che poteva essere utilizzato dal nemico, ma in altri casi cercarono d'impossessarsi anche dei materiali italiani.²¹³

Nello stesso tempo l'ammiraglio Brivonesi, comandante di Marina Sardegna, appena rientrato da Roma si era attivato per accogliere la famiglia reale e la flotta dell'alto Tirreno che, come accennato, sarebbero dovute giungere a La Maddalena, ritenuta la località più sicura per il re e per le navi italiane.

Durante la notte fra l'8 ed il 9 settembre '43 l'ammiraglio De Courten ordinò alla flotta da battaglia di mettersi in mare e alle navi dell'VIII^a divisione di salpare da La Spezia e Genova, di riunirsi e raggiungere La Maddalena, dopodiché dirigere verso Malta e Bona secondo i dettami delle clausole armistiziali. I cacciatorpediniere *Vivaldi* e *Da Noli*, che in un primo momen-

²¹³ Sull'aeroporto di Case Zeppara il tenente colonnello Duilio Fanali, comandante del 155° gruppo caccia, faticò per evitare che i tedeschi distruggessero la pista e i velivoli italiani, ma altrove i nostri militari non poterono impedire il successo tedesco; a Villacidro i tedeschi fecero saltare in aria la palazzina che ospitava le apparecchiature radio, mentre nell'aeroporto resero inservibili le piste e abbandonarono una ventina di relitti d'aerei, nonché grossi quantitativi di cibo e vestiario. In località come Borore, Fenosu (Oristano), Ozieri, Ottana, Chilivani, Milis ed Olbia i tedeschi presero il sopravvento e tennero gli aeroporti fino al momento della loro partenza verso i porti d'imbarco per la Corsica. Cfr. Coni-Serra, *La portaerei a stelle e strisce*, op. cit., p. 34.

to avrebbero dovuto portare il re in Sardegna, quando la missione fu annullata ebbero l'incarico di attaccare le motozattere e i natanti impegnati nel trasferimento delle truppe tedesche dalla Sardegna alla Corsica.²¹⁴

La mattina del 9 settembre, il comando forze armate della Sardegna informò il comando forze navali che i tedeschi, con un colpo di mano, avevano preso possesso del comando e del centro radiotelegrafico della base navale di La Maddalena, di conseguenza la località non poteva più essere considerata sicura per la flotta italiana. Intorno a mezzogiorno, giunte in vista dell'Asinara, le navi italiane dirette a La Maddalena furono avvertite del colpo di mano tedesco e invertirono la rotta, ma ormai la flotta era stata individuata dai tedeschi che decisero di attaccarla.

La flotta subì un primo attacco da parte di velivoli Junker intorno alle 15.00, senza subire danni, ma non fu altrettanto fortunata in occasione di un secondo attacco, avvenuto alle 15.50 da parte di una formazione di bombardieri Dornier 217 KII decollati da Istres nei pressi di Marsiglia, infatti, la corazzata *Roma* fu centrata da due bombe-razzo FX-1400 che distrussero il ponte comando e provocarono l'esplosione dei depositi di munizioni; danni di minore entità furono inflitti anche alla corazzata *Italia* ed alle navi della scorta. Nell'esplosione del ponte comando persero la vita l'ammiraglio Bergamini e gli uomini del suo stato maggiore, mentre 1.352 uomini dell'equipaggio perirono dopo che la nave, spezzatasi in due tronconi, finì in fondo al mare.²¹⁵

Le navi superstiti raccolsero i naufraghi della *Roma* dopodiché, al comando dell'ammiraglio Oliva che era l'ufficiale più anziano in mare, fecero rotta su Bona; alle 8.25 del 10 settembre '43, la flotta italiana e quella britannica si incontrarono al largo della Sardegna e diressero per Malta dove giunsero indisturbate la mattina dell'11.

I cacciatorpediniere *Vivaldi* e *Da Noli*, cui era stato ordinato di attaccare tutte le navi ed imbarcazioni tedesche in transito fra Sardegna e Corsica, non seguirono la flotta e furono coinvolte in duri scontri contro le forze aeronavali germaniche che li affondarono nei pressi della Sardegna.

Nella stessa giornata del 9 settembre, il generale Roatta inviò un marconigramma cifrato al comando forze armate della Sardegna col quale ordinava a Basso di raccogliere le truppe disponibili e di prepararsi ad

²¹⁴ La flotta da battaglia comprendeva, tra le altre navi, la corazzata *Roma*, nave ammiraglia della flotta, sulla quale era imbarcato il comandante in capo della squadra da battaglia ammiraglio Carlo Bergamini, le corazzate *Vittorio Veneto* e *Italia*, ex-*Littorio*, vari incrociatori, i cacciatorpediniere *Vivaldi* e *Da Noli*, le navi *Calliope*, *Fortunale*, *Pegaso*, *Fabrizi*, ecc.

²¹⁵ I naufraghi, che ammontavano a 520 uomini, furono recuperati dalle navi della 12ª squadriglia cacciatorpediniere, dall'incrociatore *Attilio Regolo* e dalle torpediniere del gruppo *Pegaso* inviate in loro soccorso dall'ammiraglio Oliva che, imbarcato sull'incrociatore *Eugenio di Savoia*, aveva assunto il comando della flotta. Cfr. G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, op. cit., pp. 27-36; E. Bagnasco, *Navi italiane della seconda guerra mondiale*, op. cit., p. 43; Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit.; E. Aga Rossi, *L'inganno reciproco...*, op. cit.; U.S.M.M. a cura dello *Navi militari perdute*, op. cit., p. 113.

attaccare le schiere tedesche. Quest'ordine dimostrava un cambiamento nella strategia italiana, poiché in precedenza lo Stato Maggiore aveva acconsentito all'esodo delle forze tedesche dalla Sardegna ma, allo stesso tempo, costringeva il generale Basso a prendere quelle iniziative militari che fino allora aveva voluto evitare accordandosi con i tedeschi.²¹⁶

La prima decisione del generale Basso fu quella di riordinare le truppe costiere e di rafforzare le truppe del XXX° corpo d'armata, le più vicine ai porti d'imbarco, con l'aggiunta dei paracadutisti della *Nembo* che si sarebbero dovuti trasferire a Tempio Pausania, ma la già citata defezione del XII° battaglione e di altri reparti rese impossibile l'applicazione di quell'ordine. Il colpo di mano tedesco a La Maddalena, poi, non consentì neppure l'arrivo del gruppo tattico composto di militari sardi voluto da Roatta in occasione del possibile arrivo del re.

Le forze italiane di La Maddalena non avevano ostacolato le attività di partenza delle truppe tedesche, limitandosi a controllarne lo svolgimento, quindi erano stati i tedeschi a forzare la situazione occupando i punti chiave della base navale; poco dopo mezzogiorno del 9 settembre i soldati germanici circondarono e occuparono il comando della piazza militare marittima, la stazione radiotelegrafica dell'Isola Chiesa, il semaforo di Guardia Vecchia e i comandi delle batterie contraeree e navali, sostenendo di voler meglio proteggere le truppe in partenza. La reazione italiana portò ad uno scontro a fuoco con morti e feriti da ambo le parti, ma sia l'ammiraglio Brivonesi, sia il comandante della piazza militare marittima, ammiraglio Bona, erano già stati catturati dai tedeschi e tenuti sotto stretta sorveglianza.

L'azione tedesca su La Maddalena aveva impedito l'arrivo della flotta da battaglia, con conseguenze nefaste, aveva costretto le autorità militari della Sardegna a bloccare l'arrivo dei rinforzi al presidio dell'isola e non consentiva di cedere la base agli Alleati; inoltre l'arresto dei due ammiragli impediva a Basso di attaccare le truppe tedesche in partenza, per timore di rappresaglie nei loro confronti.

L'esodo tedesco dalla Sardegna era iniziato nelle prime ore del 9 settembre allorché il generale Lungerhausen, per garantire la sicurezza dei reparti in trasferimento, decise di far partire per prime le truppe dei servizi e la brigata da fortezza, mentre le unità corazzate della 90ª Panzergrenadier, poste in retroguardia, proteggevano le colonne muovendosi a balzi lungo le arterie principali dell'isola. Il comandante tedesco temeva possibili attacchi sia degli italiani, sia degli Alleati, ma il generale Basso non aveva intenzione di rompere la tregua e si era limitato a far seguire i movimenti tedeschi e a far proteggere i depositi di Monti e Olbia.

²¹⁶ AUSSME, *Marconigramma cifrato n° 1470* da Superesercito a comando forze armate della Sardegna del 9/9/1943. Cart. N° 2012; M. Torsiello, *Le operazioni delle unità italiane nel settembre-ottobre 1943*, op. cit.; Antonio Basso, *L'armistizio del settembre 1943 in Sardegna*, op. cit., p. 46.

I problemi di affidabilità della *Nembo* indussero il comandante delle forze armate della Sardegna a mobilitare la divisione *Bari*, che avrebbe dovuto seguire i movimenti delle forze tedesche, nonché a ordinare alle forze del XIII° corpo d'armata, comprese le unità costiere, di portarsi verso l'interno e formare uno sbarramento per impedire che le forze tedesche si dirigessero eventualmente verso Cagliari.²¹⁷

I movimenti delle truppe italiane avvenivano generalmente a piedi, a causa della mancanza d'automezzi, per questo motivo le forze del generale Basso avanzavano con fatica a tre o quattro giornate di marcia dalla coda delle colonne tedesche e ciò rendeva difficile l'imbottigliamento delle forze del generale Lungerhausen nell'alta Gallura.

Il 10 settembre, nella zona di Oristano, si verificarono alcuni scontri fra le forze tedesche e quelle italiane che, nel tentativo di proteggere aeroporti, ponti e magazzini, erano venute a contatto con le colonne germaniche; i combattimenti più accaniti si verificarono a Ponte Mannu (Oristano), dove i fanti del 403° battaglione costiero e gli uomini del III° squadrone cavalleggeri di Sardegna, al prezzo di alcuni morti e feriti, respinsero le forze tedesche del 995° reggimento da fortezza che volevano distruggere il ponte.²¹⁸ Altri scontri avvennero a Santa Caterina di Pittinurri, a Narbolia, a Palau, a S. Teresa di Gallura e sull'aeroporto di Milis; in questo campo d'aviazione i tedeschi catturarono gli equipaggi di nove aerosiluranti del 41° stormo e impedirono la partenza di alcuni caccia della 378ª squadriglia.

Sull'aeroporto di Olbia il controllo tedesco si protrasse per alcuni giorni durante i quali, le forze armate germaniche impedirono ai velivoli italiani di decollare ed attaccarono con le armi contraeree quelli che, provenendo dalla penisola, avevano cercato di atterrarvi; quando lasciarono l'aeroporto, i tedeschi distrussero gli aerei rimasti sul campo.

Le prime forze tedesche lasciarono la Sardegna il 10 settembre, appoggiate in Corsica da una testa di sbarco costituita dalla brigata motocorazzata dislocata a Bonifacio. Il generale Magli, comandante delle forze italiane in Corsica, chiese a Basso d'impedire l'esodo delle truppe tedesche, ma in quel momento non c'erano forze sufficienti per bloccare le truppe germaniche.

Nel pomeriggio del giorno successivo il generale Basso, trasferitosi a Sassari per accelerare l'inseguimento ai tedeschi, fu contattato dall'ammiraglio Brivonesi cui gli stessi tedeschi avevano chiesto la cessione d'alcune batterie costiere e l'allontanamento degli artiglieri italiani da alcune altre; Basso ordinò di non cedere e predispose un'azione tendente a minacciare le truppe tedesche nell'arcipelago.

²¹⁷ AUSSME, Foglio n° 4873/op del comando del XIII° corpo d'armata datato 10/09/1943. Cart. N° 2012.

²¹⁸ Guido Melis a cura di, *L'antifascismo in Sardegna*, Vol. 2°, Della Torre, Cagliari, 1986, pp. 105-108.

L'atteggiamento del generale Basso, nonostante la decisione di far avanzare le truppe della *Bari* e della *Sabauda*, sembrava piuttosto remissivo e non del tutto volto ad impedire la partenza dei tedeschi, infatti, solo quando arrivarono ordini precisi dallo Stato Maggiore accelerò le operazioni delle sue truppe.

Il 12 settembre *Marina Cagliari* intercettò un messaggio radio del generale Ambrosio che ordinava di porre in essere le direttive della *Memoria 44/op*, poiché il comando forze armate della Sardegna aveva chiesto ulteriori delucidazioni, quella sera stessa, giunse in aereo da Brindisi un ufficiale dello Stato Maggiore latore dell'*ordine 5V*, datato 11/09/1943, che determinava con chiarezza l'atteggiamento da tenere nei confronti dei tedeschi. L'ordine 5V assegnava alle truppe italiane della Sardegna il compito di *eliminare* le forze tedesche, di impedirne il transito in Corsica e di individuare le basi aeree e navali disponibili per l'utilizzo da parte degli Alleati.

Il generale Basso prese visione dell'ordine 5V il 13 settembre, dopodiché decise di accelerare l'inseguimento ai tedeschi da parte delle truppe del XXX° corpo d'armata; in base alle direttive del comandante militare della Sardegna, i militari italiani dovevano raggiungere la Gallura attraverso tre diverse direttrici: Bassacutena-Santa Teresa la colonna del generale Del Panta, Bassacutena-Palau la colonna del generale Di Nisio, comandante della *Bari* e Arzachena-Palau la colonna *Scalabrino*. Un quarto spostamento avrebbe riguardato le truppe di riserva, rappresentate da quasi tutto il 59° reggimento fanteria *Calabria*, da una compagnia mitraglieri e da due gruppi d'artiglieria che dovevano compiere il tragitto Tempio-Campovaglio.²¹⁹

Gli ordini del generale Basso, tuttavia, non poterono essere eseguiti tempestivamente per una serie di motivi legati alla lentezza della marcia, ai campi minati, alle interruzioni stradali poste in essere dai tedeschi ed agli scontri fra le truppe italiane e quelle germaniche; solo il raggruppamento motocorazzato era in grado di raggiungere le forze tedesche, mentre gli altri reparti, che si muovevano esclusivamente a piedi, erano troppo distanti. Un attacco da parte delle forze italiane, secondo le stime di Basso, si sarebbe potuto verificare solo il 16 o il 17 settembre, data in cui i tedeschi sarebbero stati ancora in Gallura; la convinzione di Basso si basava sul fatto che, a causa della lentezza dei trasferimenti, in quei giorni molte truppe tedesche sarebbero state ancora in Sardegna.

Alle 9.30 del 13 settembre le truppe del presidio italiano di La Maddalena, composto di soldati dell'esercito e di uomini della Marina, guidate dal maggiore Barsotti, capo di Stato Maggiore della Piazza militare marittima, attaccarono i tedeschi che erano asserragliati in città e li respinsero nel porto, liberando il comando Marina e la stazione radiotelegrafica. Lo scontro, risolto con un parziale successo italiano, costò la vita a 24

²¹⁹ M. Torsiello, *Le operazioni delle unità italiane nel settembre-ottobre 1943*; op. cit.; E. Scala, *Storia delle fanterie italiane*, op. cit.

militari del presidio, tra i quali il comandante della base navale, capitano di vascello Carlo Avegno, mentre i tedeschi ebbero 8 morti e 24 feriti.²²⁰

Il colonnello Almers, preoccupato degli sviluppi della situazione, si accordò per un cessate il fuoco con l'ammiraglio Brivonesi accettando le sue condizioni che prevedevano la liberazione sua e dell'ammiraglio Bona, il ripristino dei collegamenti telefonici e telegrafici e la sostituzione delle guardie tedesche con marinai italiani.

La sera di quello stesso giorno, lo Stato Maggiore del regio esercito fece pervenire a tutti i comandi italiani l'*ordine 21V* che, per la prima volta, ingiungeva esplicitamente alle truppe italiane della Sardegna di distruggere le forze tedesche e impedirne la partenza verso la Corsica. Gli ordini erano molto chiari, ma non tenevano conto della reale situazione sul terreno, giacché il generale Basso non sarebbe stato in grado di ammassare le truppe e lanciarle all'attacco, infatti, i reparti italiani giungevano alle località prestabilite in ritardo rispetto alla tabella di marcia, quindi l'aggancio delle retroguardie tedesche era impossibile.

Il generale Basso voleva evitare danni alla popolazione civile, perciò si guardava bene dall'impegnare battaglia nei pressi delle aree urbane della Sardegna nord-orientale, tant'è vero che gli scontri a fuoco furono quasi sempre provocati dai tedeschi o dai paracadutisti ribelli.

La mattina del 14 settembre il generale Basso e il generale Lungerhausen ebbero un incontro a Tempio Pausania, sede del comando della IV^a brigata costiera, nel corso del quale in cambio della libertà per gli ammiragli italiani di La Maddalena, alle forze tedesche era concesso di lasciare indisturbate la Sardegna fino al 17 settembre, data in cui le forze italiane avrebbero attaccato.²²¹

Il giorno successivo le forze tedesche distrussero alcuni velivoli italiani sull'aeroporto di Venafiorita e il generale Basso, per rappresaglia, decise di attaccare le truppe di Lungerhausen che erano ancora impegnate nel difficile traghettaggio attraverso le Bocche di Bonifacio; il raggruppamento motocorazzato *Scalabrino* ebbe l'ordine di attaccare le forze tedesche che avevano distrutto i velivoli italiani a Venafiorita, mentre alcuni CANT Z.1007 bis dell'aeroporto di Alghero e le batterie della regia Marina furono incaricate di martellare le motozattere in navigazione verso la Corsica.²²²

²²⁰ L'eroismo del capitano di vascello Carlo Avegno, che aveva animato lo spirito combattivo italiano, sarebbe stato riconosciuto con una Medaglia d'oro al valor militare alla memoria.

²²¹ Alcuni esponenti della storiografia militare italiana hanno ritenuto che l'accordo stipulato dal generale Basso avesse un solo scopo, ossia di consentire alle forze italiane di raggiungere in massa la Gallura e poter attaccare in forze i tedeschi; il comandante germanico avrebbe voluto ottenere piena libertà d'azione fino al 19 settembre, data in cui pensava che le sue truppe sarebbero state già lontane dalla Sardegna.

²²² Gli attacchi italiani non sortirono risultati sia perché il numero dei velivoli utilizzati era stato troppo esiguo, sia perché i reparti della milizia artiglieria marittima (Milmart) si rifiutarono di sparare contro gli ex-camerati tedeschi.

Quello stesso giorno fu paracadutato in Sardegna il tenente colonnello americano Obolensky, il primo ufficiale dei comandi Alleati a mettere piede nell'isola da amico, tuttavia, la prima vera missione anglo-americana sarebbe giunta solo il giorno 20 al comando del generale Theodore Roosevelt, figlio dell'ex-presidente degli Stati Uniti Theodore Roosevelt senior e cugino dell'allora presidente Franklin Delano Roosevelt.

Il giorno successivo, proseguendo nella loro avanzata, alcuni reparti della divisione *Sabauda* raggiunsero Macomer e Abbasanta, mentre le forze del XXX° corpo d'armata, con la *Calabria* e la *Bari* in testa, si attestarono lungo la linea Trinità d'Agultu-Cantoniera Sfossato-Arzachena in prossimità delle forze nemiche. Il generale Basso, informato della situazione, ordinò al comandante del XXX° corpo d'armata e a quelli di Marina e aeronautica l'attacco immediato, ma l'azione non ebbe gli esiti sperati poiché solo i reparti d'artiglieria di corpo d'armata furono in grado di colpire le truppe tedesche che, protette da campi minati e da una forte retroguardia, erano pronte a partire da Palau e Santa Teresa di Gallura; il comando Marina chiese invece di essere esentato dall'attacco perché, dopo la defezione dei reparti Milmart, aveva a disposizione una sola batteria efficiente.²²³

L'attacco in massa delle truppe del generale Castagna, comandante del XXX° corpo d'armata, si ebbe solo la mattina del 17 settembre quando le divisioni *Bari* e *Calabria*, avanzate in profondità in Gallura, occuparono Arzachena e Bassacutena catturando prigionieri e molti materiali; alle 22.00 le due divisioni, dopo essersi riunite, occuparono anche Ponte Liscia e Dispensa, mentre Campovaglio, Stazzo Littichedda e Santa Teresa furono prese la mattina del 18.

Nel corso della giornata del 18 settembre '43, il generale Basso poté finalmente annunciare al comando Alleato e alle autorità italiane che la Sardegna era totalmente libera dalla presenza di soldati tedeschi, anche se la maggior parte di loro era riuscita a lasciare l'isola.²²⁴

I primi americani sbarcarono a Cagliari a bordo di alcune chiatte, poiché la loro nave, giunta in rada, non poté approdare in porto a causa delle distruzioni e dei relitti ivi presenti. Gli emissari del generale Eisenhower manifestarono subito le loro richieste al comandante delle forze armate della Sardegna che, tra le altre cose, prevedevano la cessione degli aeroporti di

²²³ AUSSME, *Diario storico-militare del comando forze armate della Sardegna* del settembre-ottobre '43, Cart. N° 2012; D. Sanna, *Antonio Tedde 1943-45 Un ufficiale scomodo dall'armistizio alla guerra di liberazione*, op. cit., p. 123.

²²⁴ Nel corso dei combattimenti, in cui gli italiani ebbero 40 morti e 80 feriti, furono uccisi 50 nemici e feriti altri 100, inoltre furono catturati 300 prigionieri, 300 autocarri, un carro armato, 30 velivoli, 6 batterie contraeree, 3 motozattere e 24.000 casse di viveri e materiali. Cfr. AUSSME, *Diario storico-militare del comando forze armate della Sardegna* del settembre-ottobre '43, Cart. N° 2012; A. Basso, *L'armistizio del settembre 1943 in Sardegna*, op. cit., pag. 70; M. Torsiello, *Le operazioni delle unità italiane nel settembre-ottobre 1943*, op. cit.; E. Scala, *Storia delle Fanterie italiane*, op. cit.; Coni-Serra, *La portaerei a stelle e strisce*, op. cit.; G. Sotgiu, *Storia della Sardegna durante il fascismo*, op. cit.

Villacidro e Decimomannu e del porto di La Maddalena, dove il 22 settembre sarebbero giunte le prime motosiluranti della Royal Navy britannica.²²⁵

Il 19 settembre 1943, mentre le forze italiane stavano effettuando alcuni spostamenti d'assetamento in Gallura, il generale Basso fu incaricato dallo Stato Maggiore del regio esercito di assumere la direzione delle operazioni in Còrsica dove le forze del VII° corpo d'armata, al comando del generale Magli, continuavano la loro lotta contro i tedeschi.

Nel corso di quella stessa giornata, le forze tedesche tentarono la loro ultima azione di forza in Sardegna bombardando Elmas, Fertilia, Decimomannu e Castelsardo come ritorsione per il tradimento delle truppe italiane.

L'attacco tedesco avvenne dopo che il generale Basso, fingendo di accettare uno scambio di prigionieri con il generale Lungerhausen, aveva mandato a prendere i militari italiani senza consegnare quelli germanici; a seguito di ciò il generale tedesco minacciò ulteriori rappresaglie nei confronti degli italiani, ma tali minacce non furono seguite da un attacco.

3.6.3 Dopo la partenza dei tedeschi

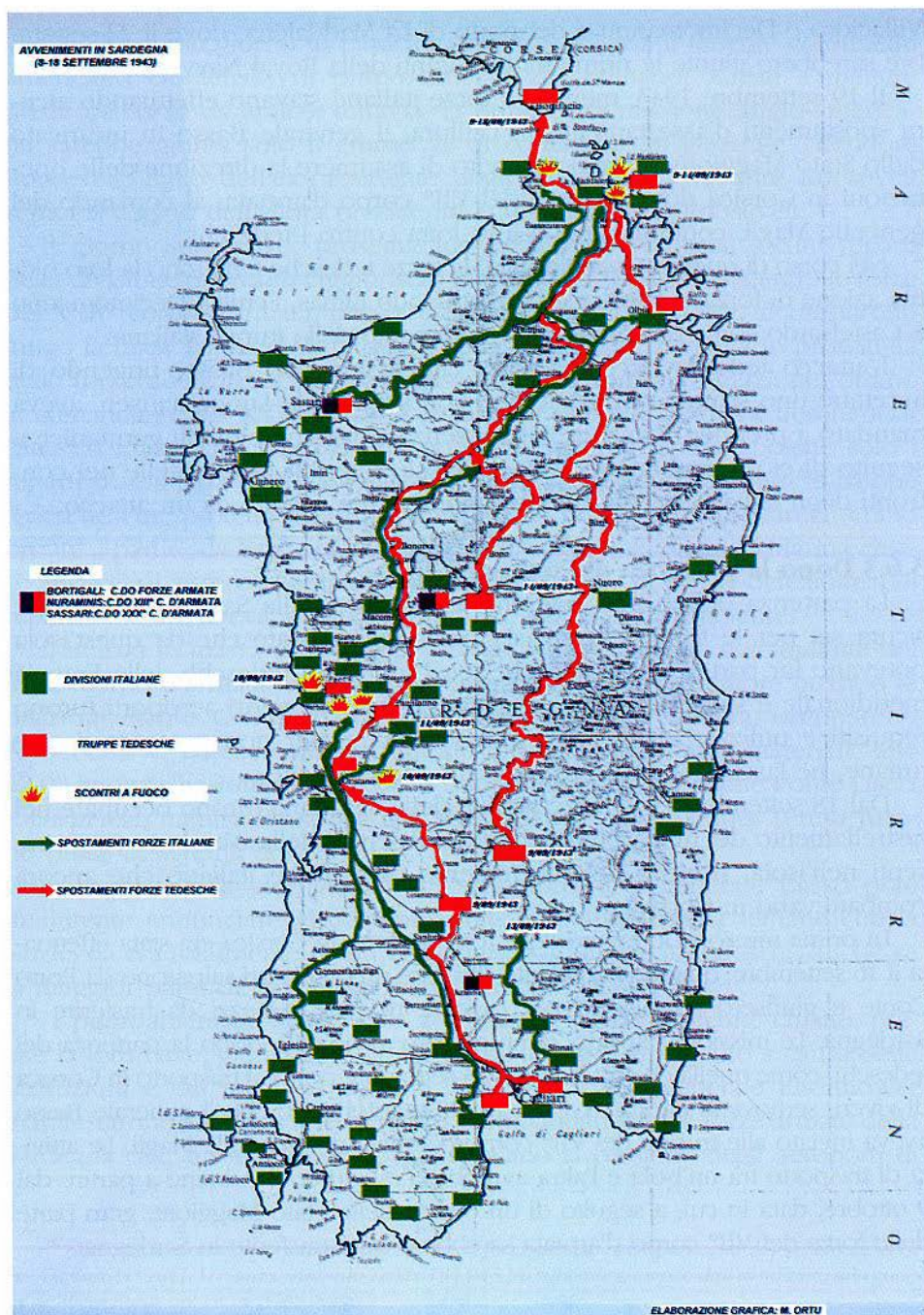
La partenza delle forze tedesche aveva fatto della Sardegna una base sicura sia per le forze italiane, sia per quelle Alleate che da quest'isola potevano far partire i loro attacchi aerei sulle basi tedesche della Francia meridionale e sulla Germania; a tal proposito i maggiori aeroporti furono requisiti e utilizzati dagli anglo-americani che, per non sprecare risorse umane, ne lasciarono la protezione alle forze italiane.

Dal 18 settembre '43 le forze armate della Sardegna furono occupate nel rastrellamento dei militari tedeschi e dei disertori della *Nembo* ancora presenti nell'isola, nonché nel rifornimento delle forze italiane che ancora combattevano in Corsica.

La prima missione in favore delle forze italiane in Corsica era stata effettuata il 16 settembre, quando la corvetta *Ibis* e tre rimorchiatori salparono da Porto Conte e giunsero ad Ajaccio per caricare uomini e mezzi da trasferire in Sardegna. Le missioni più importanti presero avvio solo dopo la partenza dei tedeschi, come quella che fra il 21 e il 23 settembre portò al trasporto in Corsica di viveri, semoventi da 75/18, carri armati e autoblindo che il generale Basso aveva inviato alle truppe del VII° corpo d'armata del generale Magli. Le attività di trasporto fra un'isola e l'altra avrebbero raggiunto il culmine a partire dal 9 ottobre, data in cui, a seguito di un ordine dello Stato Maggiore, gran parte delle forze del VII° corpo d'armata sarebbero state trasferite in Sardegna.²²⁶

²²⁵ Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, op. cit, p. 120; G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, op. cit, p. 136.

²²⁶ AUSSME, *Diario storico-militare del comando forze armate della Sardegna* del settembre-ottobre '43, Cart. N° 2012; G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, op. cit, pp. 142-143.



CARTINA 5: Scontri a fuoco e spostamenti delle truppe italiane e tedesche fra l'8 e il 18 settembre 1943.

La mattina del 23 settembre '43, gli ammiragli Cunningham e De Courten firmarono un accordo relativo al contributo della Marina italiana alla causa Alleata, nel caso delle forze navali della Sardegna fu deciso che esse avrebbero dovuto trasportare missioni ed ufficiali anglo-americani in Corsica; nel corso di una delle missioni, il 28 settembre '43, il Mas 507 trasportò la commissione Alleata incaricata di preparare il trasferimento delle truppe italiane dalla Corsica alla Sardegna.

Le unità che il generale Basso aveva mobilitato in occasione dell'inseguimento alle truppe tedesche fecero ritorno alle proprie sedi solo alla fine di settembre, negli stessi giorni in cui il Comando Supremo e lo Stato Maggiore del regio esercito decisero il trasferimento in Campania del comandante militare della Sardegna; un nuovo compito attendeva Basso, vale a dire il riordino delle unità italiane dell'Italia meridionale in vista di un nuovo impiego al fianco degli Alleati.

I tedeschi attuarono ancora alcune azioni contro gli aeroporti della Sardegna, ma l'unico risultato ottenuto fu quello di provocare un incidente tra italiani ed americani allorché, il 22 settembre, un velivolo C 47 *Dakota* e la sua scorta di 15 caccia P 40 *Warhawk* furono accolti dal fuoco della contraerea italiana, che li aveva scambiati per tedeschi, mentre si apprestavano ad atterrare a Decimomannu.

Alcuni giorni dopo l'arrivo di una missione anglo-americana, il quartier generale Alleato fornì un nuovo elenco dei porti, degli aeroporti della Sardegna e delle infrastrutture utili alla causa delle Nazioni Unite; in quest'elenco erano citati il porto di La Maddalena, quello di Cagliari, gli aeroporti, le linee elettriche, le linee ferroviarie e le autostrade, che in Sardegna non esistevano.²²⁷

Il 25 settembre i primi bombardieri americani atterrarono a Decimomannu ed Elmas, ma si trattava dello scalo tecnico di velivoli che non erano riusciti a rientrare sulle basi della Tunisia; molto più importante, anche per la popolazione sarda, fu l'arrivo a Cagliari dei materiali e dei viveri a bordo delle navi tipo Liberty.

Alla fine di settembre Badoglio firmava a Malta il cosiddetto *armistizio lungo* che prevedeva varie clausole politico-militari tra le quali la dichiarazione di guerra alla Germania, il passaggio dei territori italiani liberi sotto il controllo del Governo militare Alleato e il passaggio delle forze armate italiane alle dipendenze di quelle Alleate; da quel momento le forze arma-

²²⁷ Il porto di La Maddalena avrebbe ricoperto il ruolo di base per forze navali leggere, mentre quello di Cagliari avrebbe rappresentato una base per attività supplementari, come quelle di scarico dell'ingente quantità di materiali che, fin dal 17 settembre, erano stati portati in città e stoccati temporaneamente in Via Roma ed in Piazza del Carmine in attesa che ruspe e bulldozer liberassero le strade del capoluogo sardo dalle macerie dei bombardamenti e dagli ostacoli antisbarco creati dalle truppe italiane. Cfr. AUSSME, *Marconigramma del Quartier Generale delle forze Alleate al generale Roosevelt* datato 24/09/1943. Cart. N° 2012; Coni-Serra, *La portaerei a stelle e strisce*, op. cit., p. 64.

te della Sardegna passavano sotto il controllo di un'amministrazione straniera che, per prima cosa, ordinò il trasferimento nell'isola delle truppe italiane schierate in Corsica, senza valutare i problemi logistici e alimentari che questo avrebbe provocato.

Alcuni giorni dopo la fine degli scontri in Corsica, avvenuta il 4 ottobre 1943, lo Stato Maggiore del regio esercito ordinò l'allontanamento dall'isola delle truppe italiane e il loro trasporto in Sardegna; il trasferimento ebbe inizio il 9 ottobre e si concluse ufficialmente il 25 novembre 1943, anche se le ultime operazioni sarebbero terminate solo a metà dicembre.²²⁸

Il governo italiano, intenzionato a partecipare attivamente alla liberazione del territorio nazionale, forse per mitigare il peso delle clausole imposte dall'armistizio lungo, offrì agli Alleati le migliori divisioni dell'esercito, fra le quali la *Nembo*, la *Bari* e le nuove unità presenti in Sardegna (*Cremona* e *Friuli*), ma essi rifiutarono l'offerta e anzi ordinarono che gran parte delle armi, dei mezzi e dei viveri delle truppe della Corsica fosse inviata all'esercito di Tito.

Le truppe italiane schierate in Corsica cominciavano a giungere in Sardegna quando, il 13 ottobre '43, il governo italiano dichiarò guerra alla Germania dando inizio alla *cobelligeranza* fra le sue forze armate e quelle Alleate, nonché alla ricostituzione dell'esercito italiano.²²⁹

Nell'ambito della ristrutturazione dell'esercito italiano rientrava pure la decisione dello Stato Maggiore di trasferire in Campania sia il generale Basso, sia il suo comando, assegnandogli il compito di addestrare e rendere operative le forze del nuovo esercito italiano; in base agli ordini emanati il 19 ottobre, il generale Basso sarebbe stato sostituito al Comando forze armate della Sardegna dal generale Magli, che avrebbe continuato a mantenere anche il comando del VII° corpo d'armata.

Magli continuò l'opera di ristrutturazione delle forze armate della Sardegna in attesa che fossero utilizzate sia nell'ambito del costituendo 1° raggruppamento motorizzato, sia nell'ambito degli altri reparti combattenti.

Nell'ultimo bimestre del '43, a seguito delle mutate condizioni politico-militari, l'apparato difensivo fu strutturato su due piani distinti: a) *difesa*

²²⁸ Nel corso di quel periodo 62.000 uomini della *Friuli*, della *Cremona* e di altri reparti, oltre a 3.500 tonnellate di materiali e a 1.180 veicoli furono trasportati in Sardegna, mentre circa 15.000 uomini rimasero in Corsica affrontando numerose difficoltà ambientali legate, soprattutto, all'animosità di molti esponenti della resistenza corsa. Cfr. AUSSME, *Diario storico-militare del comando forze armate della Sardegna* del settembre-ottobre '43, Cart. N° 2012; G. Fioravanzo, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, op. cit., p. 144; G. Magli, *Le truppe italiane in Corsica*, op. cit., p. 108.

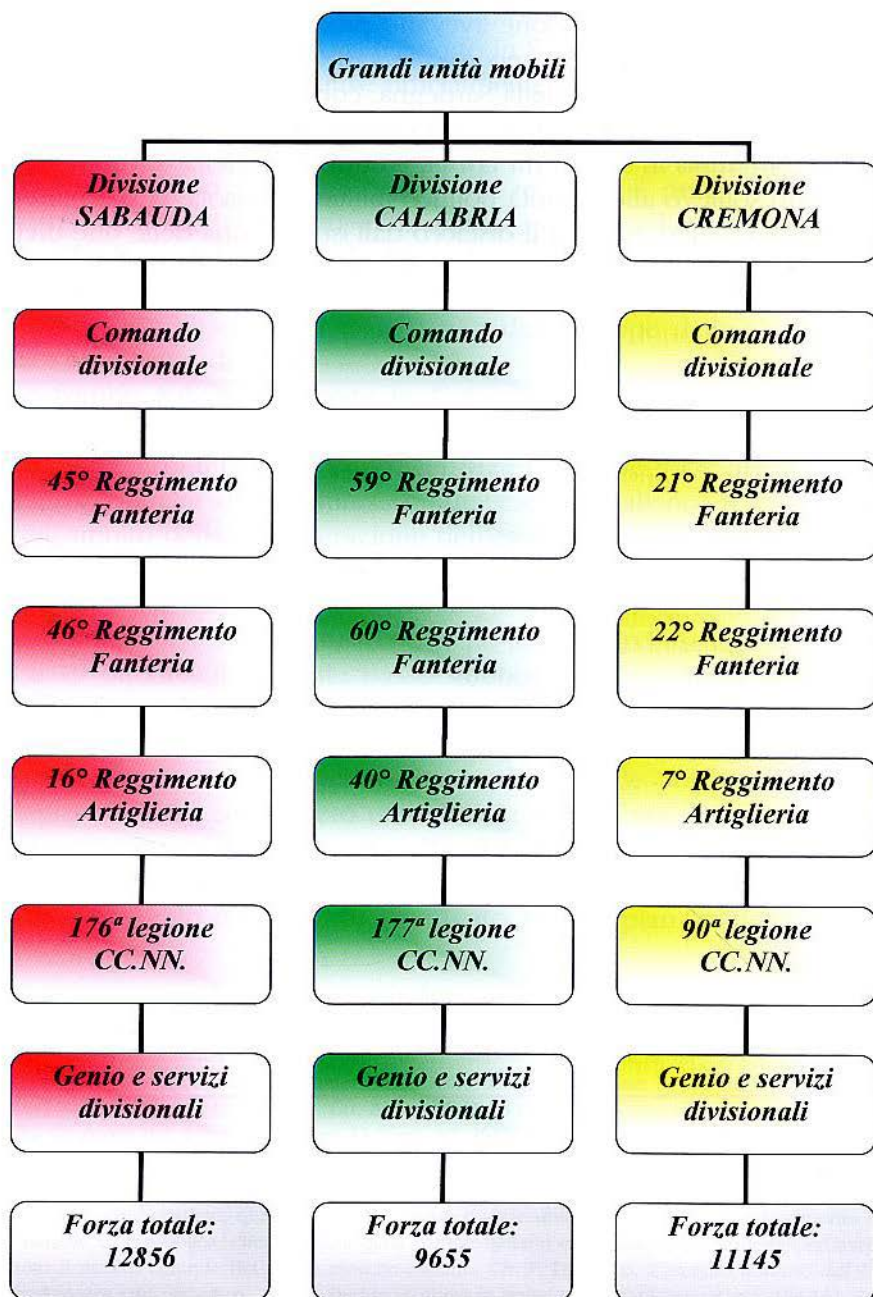
²²⁹ Alla fine del settembre '43 le truppe di terra italiane contavano nove divisioni mobili, dodici divisioni e due brigate costiere, quattro raggruppamenti e varie unità minori; dopo il trasferimento delle forze italiane dalla Corsica, circa la metà delle truppe italiane era dislocata in Sardegna ed avrebbe costituito il nucleo centrale del rinato esercito italiano. Cfr. F. Di Lauro, *L'esercito italiano dal 1° tricolore al centenario*, op. cit., p. 268; M. Puddu, *Guerra in Italia 1943-1945*, op. cit., pp. 154-161; S. Loi, *I rapporti fra Alleati e italiani nella cobelligeranza*, op. cit., pp. 18-19.

dell'isola dai nemici esterni; b) difesa dell'isola dai nemici interni; il primo caso riguardava la difesa delle coste, la difesa contraerea e quella degli aeroporti affidate a truppe italiane poste al servizio degli alleati. La difesa contro i nemici interni, rappresentati da tumulti politico-economici e da calamità naturali, era assicurata dalle grandi unità dell'esercito che all'interno della propria giurisdizione avevano predisposto piani per il mantenimento dell'ordine pubblico secondo le varie necessità.

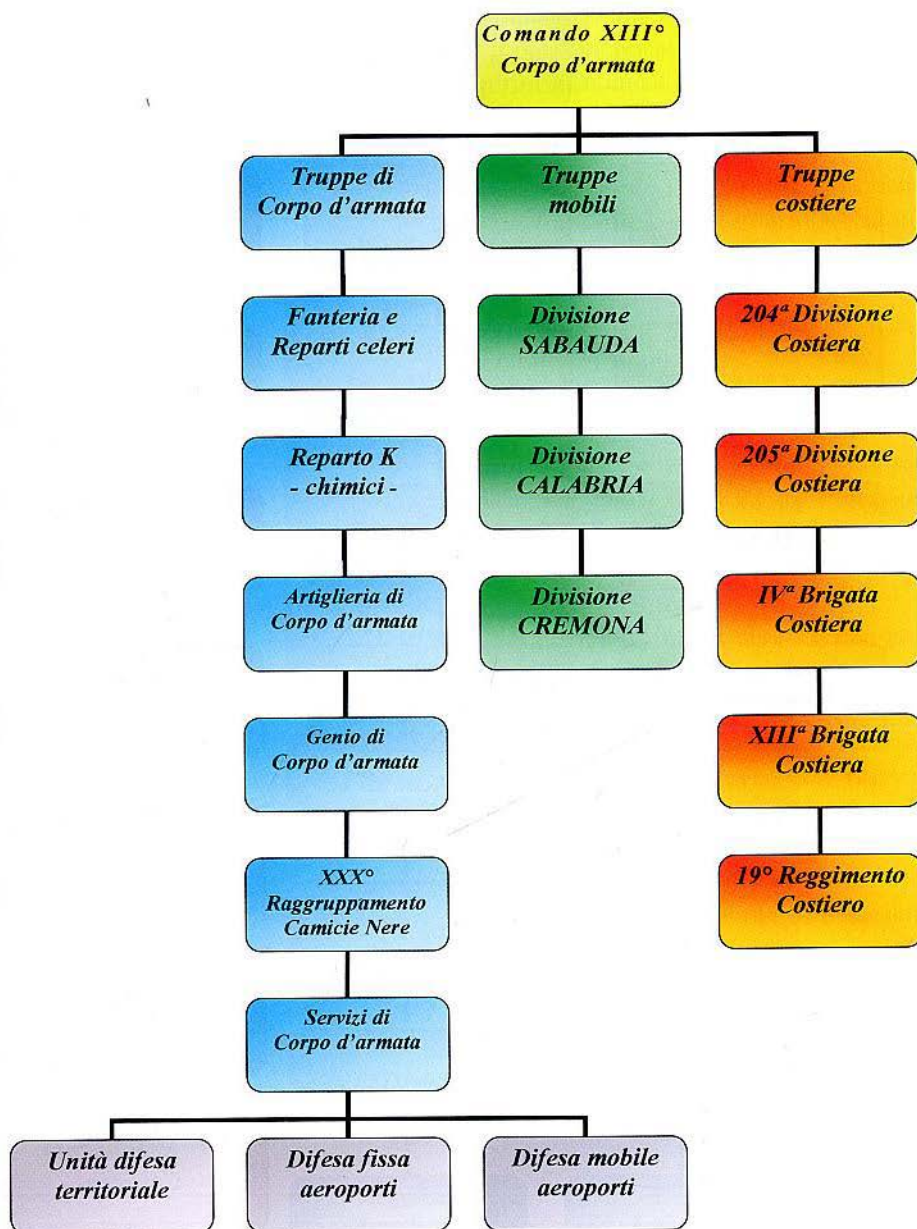
La situazione alimentare della Sardegna, con l'afflusso delle unità schierate in Corsica, si fece molto grave, per questo motivo il trasferimento della divisione *Sabauda* in Sicilia, fra la fine d'ottobre e quella di dicembre del 1943, portò sollievo alle autorità politico-militari dell'isola; la sua partenza, dal porto di Cagliari, sanciva il distacco dall'isola di una delle due divisioni che fin dall'inizio della guerra avevano difeso la Sardegna.

APPENDICE 1 **ORGANIGRAMMI E QUADRI DI BATTAGLIA**

Organigramma divisioni mobili (ottobre '42)

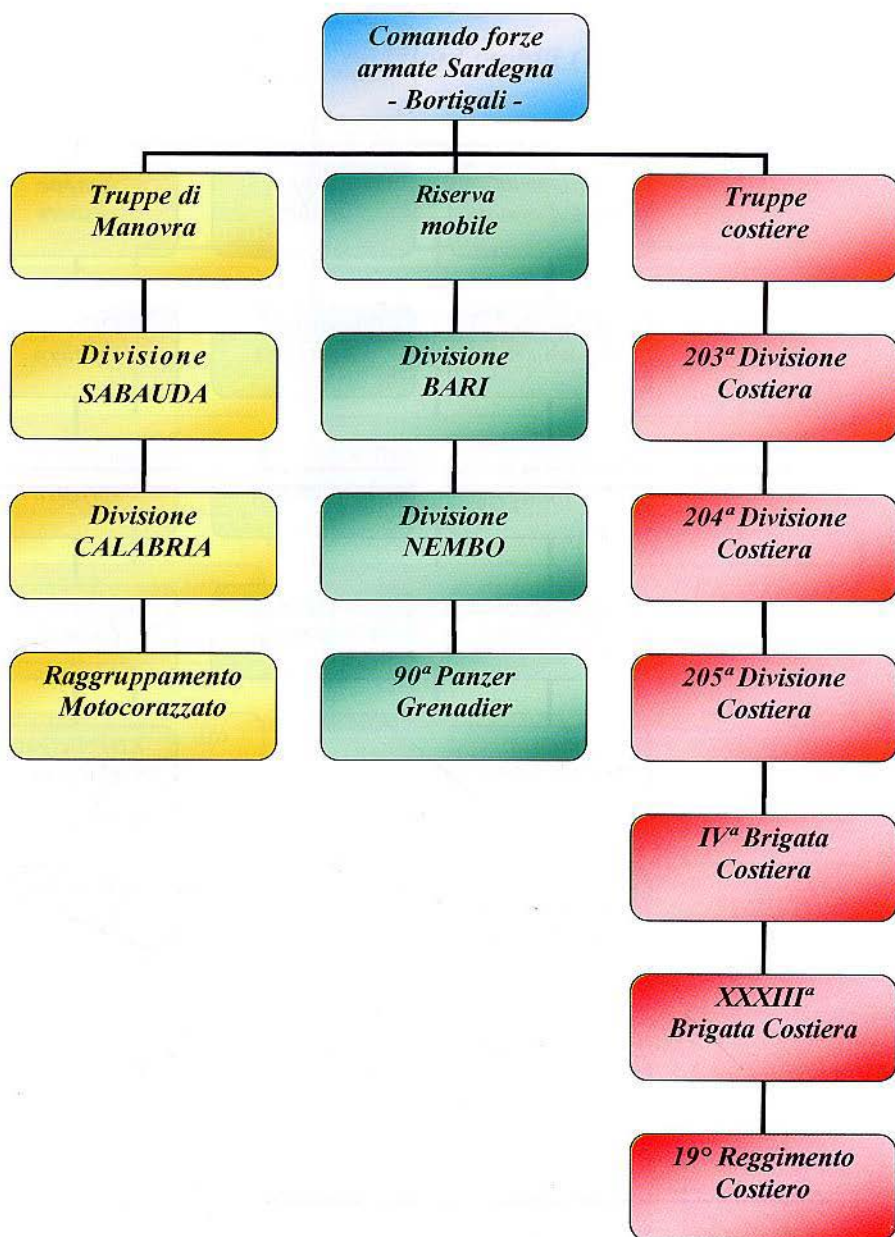


Quadro di battaglia XIII° Corpo d'armata (31/10/1942)



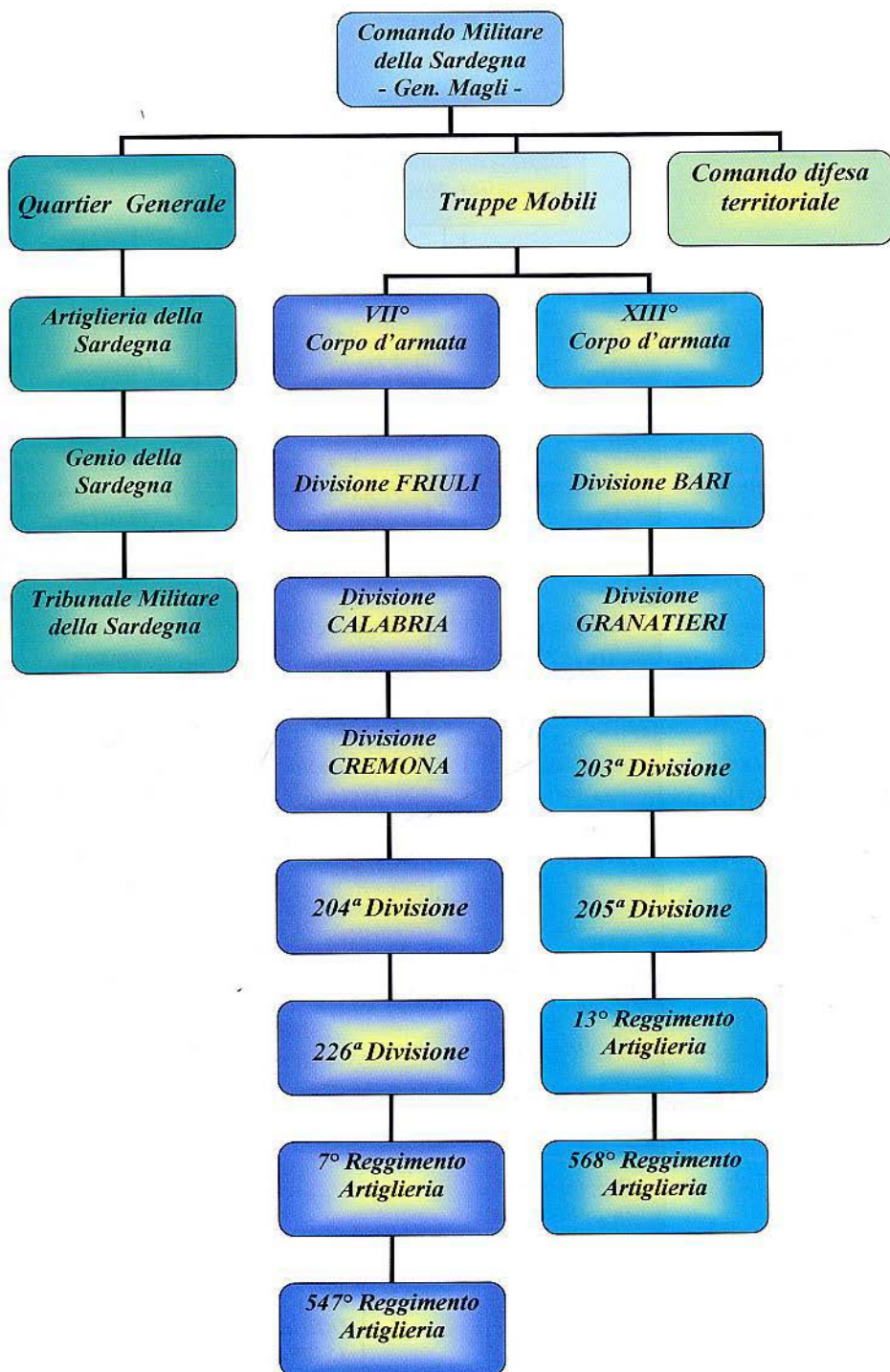
Totale forze:
Ufficiali: 4403
Sottufficiali e truppa: 107012

Quadro di battaglia forze armate della Sardegna (settembre '43)

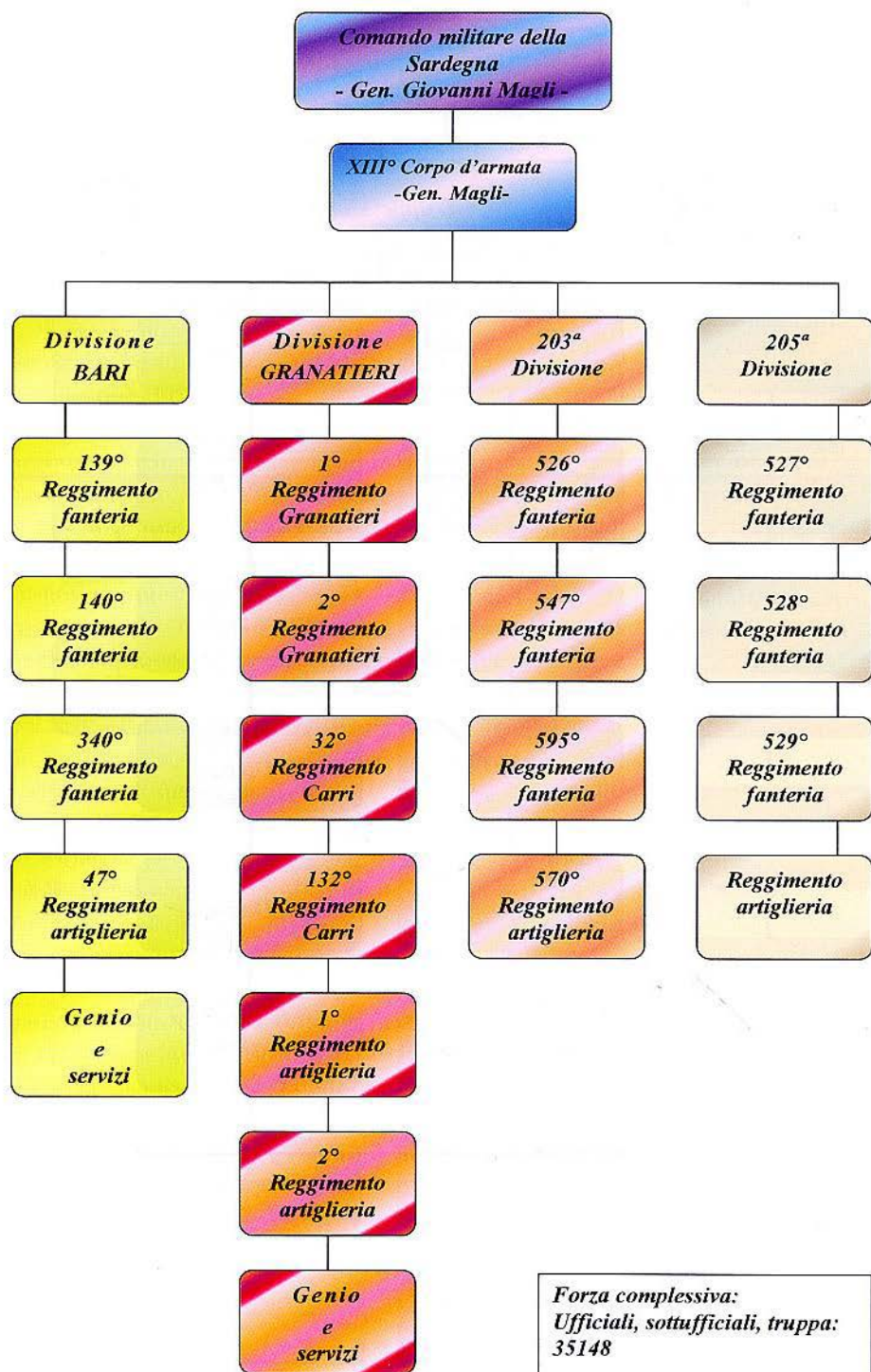


Totale forze:
Ufficiali: 5198
Sottufficiali e truppa: 126946

Quadro di battaglia del Comando Militare della Sardegna (maggio '44)



Organigramma XIII° Corpo d'armata (Maggio'44)



Organigramma VII° Corpo d'armata (Maggio'44)



Forza complessiva:
Ufficiali, sottufficiali, truppa:
48301

APPENDICE 2

APPARATO ICONOGRAFICO



Punta Tegge (La Maddalena). Difesa contraerea dei pezzi da 76/40 della batteria M 809; sullo sfondo Santa Teresa di Gallura.



Punta Tegge (La Maddalena). Piazzola per cannone da 76/40 della batteria M 809 gestita dal personale della regia Marina.



Punta Tegge (La Maddalena). La batteria è stata installata su vecchie fortificazioni.



Poggio Rasu (Caprera). Forte del XIX° secolo sede della batteria contraerea M 733 dotata, nel 1940, di pezzi da 76/40.



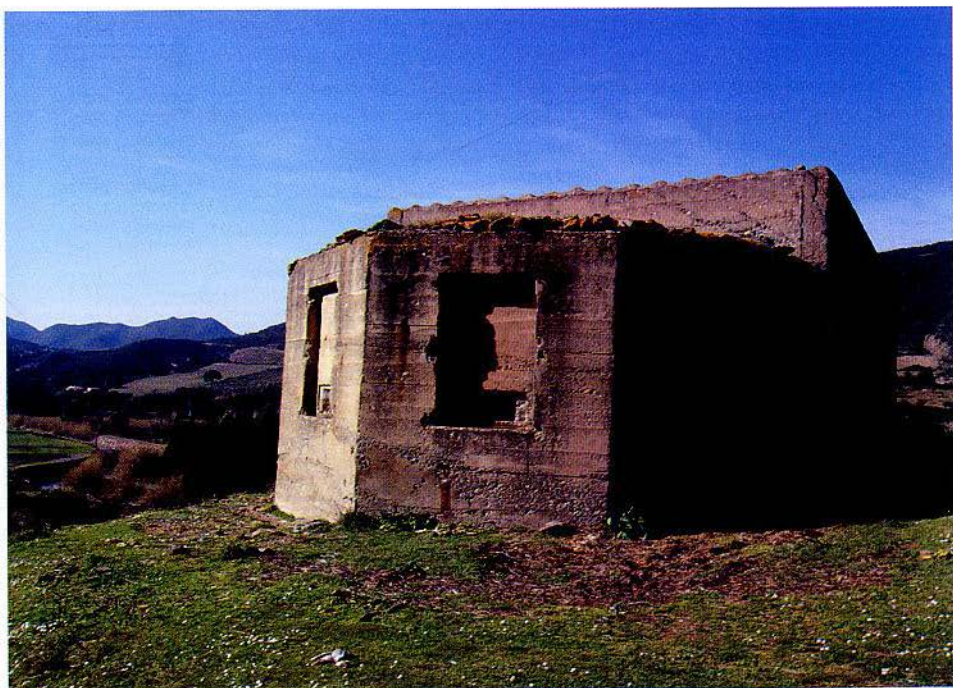
Monte Urpino (Cagliari). Piazzola e riservette munizioni per i cannoni da 90/53 che nel '43 armavano la 198ª compagnia di artiglieria pesante.



Monte Urpino. Piazzola per cannoni da 90/53; sullo sfondo la città di Cagliari, in evidenza il quartiere detto "Castello".



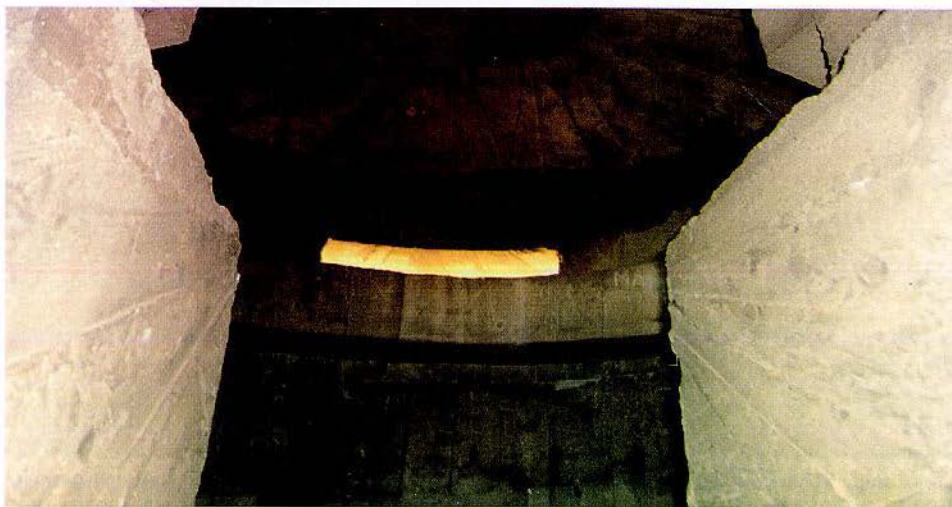
Monte Urpino (Cagliari). Deposito di carburante della Marina; i depositi odierni sono situati negli stessi siti del periodo 1940-45.



Casa Lampis (Fluminimaggiore). Casamatta pluriarma "Tipo CR"; opere di questo tipo, nel periodo 1942-43, erano dotate di pezzi c/c da 47/32 e di mitragliatrici.



In alto veduta esterna, in basso veduta interna. Portixeddu (Fluminimaggiore). Casamatta "Tipo T", con camera di combattimento circolare (foto a destra) e feritoie multiple per armi automatiche.





Portixeddu (Fluminimaggiore). Particolare della calotta e di una feritoia per armi automatiche di una casamatta in calcestruzzo "Tipo T".



Capo Altano (Portoscuso). Centrale di direzione del tiro per i cannoni da 102/35 della batteria "Sr 310" servita, fino al 1944, da uomini della regia Marina.



Guspini (Cagliari). Casermette funzionali, risalenti al periodo bellico e utilizzate in seguito come abitazioni.

FONTI ARCHIVISTICHE

ARCHIVIO DELL'UFFICIO STORICO DELLO STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO DI ROMA

<i>Fondo</i>	<i>Elenco documenti</i>	<i>Cartelle</i>
diari storici	"Diario storico-militare del XIII° corpo d'armata del 1940 e relativi allegati (attività dei reparti, ordini, ecc.)."	12 43 92
	"Diario storico-militare del XIII° corpo d'armata relativo al 1941 (il diario incompleto)."	92
	"Diari storico-militari del XIII° corpo d'armata del 1942 e relativi allegati (dislocazione truppe, ordini, ecc.)."	1019 1227 1231
"	"Diari storico-militari del XIII° corpo d'armata del 1943 e relativi allegati (dislocazione truppe, ordini, ecc.)."	1227 1423 2012
	"Diari storici del comando forze armate della Sardegna del 1943 relativi all'organizzazione delle forze, alla loro attività, ecc."	1425
"	"Diari storici comando forze armate della Sardegna del 1943, relativi all'attività contro i tedeschi nel settembre '43, alle memorie 44 e 45/op, all'Emergenza T, ecc."	2012
"	"Diari storico-militari del XIII° corpo d'armata del 1944 e relativi allegati (dislocazione truppe, servizio per gli Alleati, ecc)."	2012
"	"Diari storici del comando forze armate della Sardegna del 1944 e relativi allegati (quadri di battaglia, ecc.)."	2013 2162 2201
"	"Diari storici del comando militare della Sardegna relativi al 1945 e loro allegati (scioglimento reparti, ecc)."	2201
"	"Diario storico del Comando Supremo relativo al secondo quadrimestre del 1943."	1444
"	"Diari storici della divisione <i>Sabauda</i> e dei reparti da essa dipendenti con relativi allegati relativi ad attività, dislocazione truppe, ecc.(1940-43)."	1423
"	"Diari storici della divisione di fanteria <i>Calabria</i> e relativi allegati del periodo 1942-43."	1418 1423
"	"Diario storico del comando artiglieria della divisione di fanteria <i>Calabria</i> relativo al 1943."	1418

"	"Diari storico-militari del <i>raggruppamento motocorazzato</i> del XIII° corpo d'armata relativi all'anno 1943."	1425
"	"Diario storico della divisione paracadutisti <i>Nembo</i> e relativi allegati riguardanti attività, compiti e strutture nel periodo 1943-44."	2047
"	"Diari storici del comando difesa del porto di Cagliari relativi al 1943."	2049
"	"Diari storici del XIII° battaglione mitraglieri relativi all'anno 1943."	2049
"	"Diari storici del 225° <i>gruppo d'artiglieria</i> relativi al 1943."	2049
"	"Diari storico-militari del 70° <i>raggruppamento d'artiglieria</i> da posizione costiera del 1943."	2049
"	"Diario storico del comando del <i>XCVII° gruppo d'artiglieria G.a.F.</i> (Guardia alla Frontiera) relativo al 1943."	2049
"	"Diario storico del gruppo di combattimento <i>Cremona</i> con allegati relativi alle attività svolte fra il 1944 ed il 1945."	2196
"	"Diario storico del 236° reggimento di fanteria <i>Piceno</i> circa le azioni a difesa degli aeroporti militari contro l'attività di commandos nemici."	2012
"	"Diari storici della 176ª legione camicie nere d'assalto relativi al 1943 con allegati."	1425
"	"Diari storici della 177ª legione camicie nere d'assalto relativi al 1943 con allegati."	1425
"	"Diari storici della 195ª legione camicie nere d'assalto relativi al 1943 con allegati."	1425
"	"Diari storico-militari della 17ª legione Milizia Artiglieria Contraerea (M.A.CA.) relativi agli anni 1942 e 1943."	1231 1425
"	"Diari storici della XIIIª brigata costiera relativi al periodo 1942-43 e all'attività dei reparti dipendenti nello stesso periodo."	1231 1418
"	"Diario storico della IVª brigata costiera del 1942 e relativi allegati."	1418
"	"Diario storico del 19° reggimento costiero del 1942 e relativi allegati."	1231

"	"Diario storico del 19° reggimento costiero del 1943 e relativi allegati."	1418
"	"Diari storici del 126° battaglione costiero relativi al 1942 e al 1943."	1231
"	"Diario storico del 59° gruppo da posizione costiera relativo al 1943."	1231
"	"Diari storici del 93° reggimento Territoriale bis del 1943."	1418 1425
"	"Diario storico del comando del 13° reggimento artiglieria di corpo d'armata relativo al 1944."	2201
<i>Fondo Iconografico:</i>	"Fotografie delle difese costiere ed esempi di difesa fissa (piazzole, cannoni, rifugi e camuffamenti) nel 1942."	GM2/14

ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO -ROMA-

<i>Fondo</i>	<i>Elenco documenti</i>	<i>Buste</i>
<i>Ministero della Difesa: S.M.E.</i>		
"	"Comportamento del generale di corpo d'armata A. Basso" (risultati di un'inchiesta pervenuti al Comando Supremo il 19/01/1944).	24
"	"Relazione sugli avvenimenti in Sardegna dopo l'8 settembre 1943, con particolare riguardo al comportamento degli ufficiali al comando."	53
"	"Promozione degli ufficiali superiori presenti in Sardegna, a seguito delle indagini svolte dalla Commissione per l'epurazione degli ufficiali."	53

BIBLIOGRAFIA

- Accardo Aldo** a cura di, *Cagliari*, Laterza, Bari-Roma, 1996.
- Agà Rossi Elena**, *L'inganno reciproco*, Ministero per i beni culturali e ambientali, Roma, 1993.
- Agà Rossi Elena**, *Una nazione allo sbando*, Il Mulino, Bologna, 1993.
- Amè Cesare**, *Guerra segreta in Italia 1940-43*, Casini, Roma, 1954.
- Apostolo-Rastelli**, *Le grandi battaglie del XX° secolo*, Mondadori, Milano, 2002.
- Arena Nino**, *La regia aeronautica*, Fusa, Roma, 1981.
- Armellini Quirino**, *Diario di guerra. Nove mesi al Comando Supremo*, Garzanti, Milano, 1946.
- Armellini Quirino**, *La crisi dell'esercito*, Priscilla, Roma, 1945.
- AA. VV.**, *Cagliari 1943-1993. Bombe su una città che non volle morire*, Rotary Club, Cagliari, 1993.
- AA. VV.**, *Radiofronte 1935-1945. Le radiotrasmissioni militari dell'Italia in guerra*, Osiride, Rovereto, 2003.
- AA. VV.**, *Sardegna memorie di guerra*, l'Unione Sarda, 1995.
- AA. VV.**, *30ª divisione di fanteria Sabauda*, Dunal, Milano, 1939.
- Badoglio Pietro**, *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1946.
- Bagnasco Erminio**, *Mas e mezzi d'assalto di superficie italiani*, Fusa, Roma, 1996.
- Bagnasco Erminio**, *Navi italiane della 2ª Guerra Mondiale*, Albertelli, Parma, 1993.
- Basso Alessandro**, *Studi storico militari*, Mauro, Roma, 1986.
- Basso Antonio**, *L'armistizio del settembre 1943 in Sardegna*, Rispoli, Napoli, 1947.
- Berlinguer-Mattone** a cura di, *Storia d'Italia, le regioni dall'unità ad oggi: La Sardegna*, Einaudi, Torino, 1988.
- Bernotti Romeo**, *Storia della guerra nel Mediterraneo (1940-43)*, Bianco, Roma, 1960.
- Bernotti Romeo**, *La guerra sui mari nel conflitto mondiale 1939-1941*, Vol. I°, Tirrena, Livorno, 1947.
- Bernotti Romeo**, *La guerra sui mari nel conflitto mondiale 1941-1943*, Vol. II°, Tirrena, Livorno, 1947.
- Bertini Marcello**, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Vol. XIII°, Tomo I°, Feroce, Roma, 1967.
- Bertini Marcello**, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Vol. XIII°, Tomo II°, Feroce, Roma, 1968.
- Bertoldi Silvio**, *Anni in grigioverde. Vita degli italiani in divisa 1940-43*, Rizzoli, Milano, 1991.
- Biagini-Frattolillo** a cura di, *Diario storico del Comando Supremo Vol. I°*, Litotipografica, Roma, 1986.
- Biagini-Frattolillo** a cura di, *Diario storico del Comando Supremo Vol. II°*, Marchesi Grafiche, Roma, 1988.

Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario storico del Comando Supremo Vol. III°*, Fusa, Roma, 1989.

Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario storico del Comando Supremo Vol. IV°*, Stilgrafica, Roma, 1992.

Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario storico del Comando Supremo Vol. V°*, Poligrafica, Roma, 1995.

Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario storico del Comando Supremo Vol. VI°*, Stilgrafica, Roma, 1996.

Biagini-Frattolillo a cura di, *Diario storico del Comando Supremo Vol. VII°*, Imago Media, Roma, 1997.

Bloch Marc, *La guerra e le false notizie*, Donzelli, Roma, 1994.

Bocca Giorgio, *Storia d'Italia nella guerra fascista 1940-1943*, Mondadori, Milano, 1997.

Bollati Eugenio, *Navi da guerra e difese costiere*, Casanova, Torino, 1903.

Boscolo-Brigaglia-Del Piano, *La Sardegna contemporanea*, Della Torre, Cagliari, 1974.

Bragadin Marc'Antonio, *Che ha fatto la marina?*, Garzanti, Milano, 1949.

Brigaglia Manlio a cura di, *Enciclopedia della Sardegna*, Della Torre, Cagliari.

Brigaglia Manlio a cura di, *Emilio Lussu e Giustizia e Libertà*, Della Torre, Cagliari, 1976.

Brigaglia Manlio a cura di, *Lussu - Per l'Italia dall'esilio*, Della Torre, Sassari, 1976.

Brigaglia-Podda a cura di, *Sardegna 1940-45. La guerra, le bombe, la libertà. I drammi e le speranze nel racconto di chi c'era*, Tema, Cagliari, 1994.

Brondi Alessandro, *Un generale e otto milioni di baionette*, Atlantica, Roma, 1946.

Canevari Emilio, *La guerra italiana. vol. I°*, Tosi, Roma, 1948.

Canevari Emilio, *La guerra italiana. vol. II°*, Tosi, Roma, 1949.

Cappellano-Pignato, *Il regio esercito alla vigilia dell'8 settembre '43*, Albertelli, Parma, 2003.

Caracciolo Mario, *E poi? La tragedia dell'esercito italiano*, Corso, Roma, 1946.

Cardia Maria Rosa, *La nascita della Regione autonoma della Sardegna 1943-48*, Franco Angeli, Milano, 1992.

Carocci Giampiero, *La resistenza italiana*, Garzanti, Milano, 1963.

Carocci Giampiero, *Storia d'Italia dall'unità ad oggi*, Feltrinelli, Milano, 1975.

Carolei-Ravagli a cura di, *Le medaglie d'oro al valor militare vol. I° e II°*, Tipografia Regionale, Roma, 1965.

Carro-Grioni a cura di, *L'arco di contenimento di Quartu Sant'Elena. Fortificazioni della seconda guerra mondiale in Sardegna*, Quartu Sant'Elena, 2002.

Casti Enrico, *Gonnos e dintorni*, Concu, Sanluri, 1992.

Cavallero Ugo, *Comando Supremo. Diario 1940-43*, Capelli, Bologna, 1948.

Cecchini Ezio, *Le istituzioni militari*, Stilgrafica, Roma, 1986.

Cesaraccio-Mattone-Melis Bassu, *Mussolini in Sardegna*, GIA Editrice, Cagliari, 1983.

Ceva Lucio, *Storia della società italiana dall'unità a oggi*, Utet, Torino, 1981.

Ciano Galeazzo, *Diario 1939-1943*, Rizzoli, Milano, 1963.

Cocchia Aldo, *Sommergibili all'attacco*, Rizzoli, Milano, 1955.

Coda Elettrio, *Il tricolore per i mari*, Archivio fotografico sardo, Sassari, 1990.

Collotti Enzo, *La seconda guerra mondiale*, Loescher, Torino, 1973.

Coni-Serra, *La portaerei del Mediterraneo*, Della Torre, Cagliari, 1982.

Coni-Serra, *La Sardegna portaerei a stelle e strisce (1943-45)*, AM&D, Cagliari, 2001.

Cruccu Rinaldo, *L'Italia e la Corsica nella Seconda Guerra mondiale* in *Memorie storiche* 1977, Arti grafiche, Roma, 1977.

De Felice Renzo, *Dino Grandi, 25 luglio 40 anni dopo*, Il Mulino, Bologna, 1983.

De Felice Renzo, *Mussolini l'alleato 1940-45. Vol. I°, Tomo I° L'Italia in guerra 1940-43*, Einaudi, Torino, 1990.

De Felice Renzo, *Mussolini l'alleato 1940-45. Vol. I°, Tomo II° Crisi e agonia del regime*, Einaudi, Torino, 1990.

De Felice Renzo, *Mussolini l'alleato 1940-45. Vol. II° La guerra Civile 1943-45*, Einaudi, Torino, 1997.

De Felice Renzo a cura di, *Storia dell'Italia contemporanea*, vol. V°, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1979.

Della Volpe Nicola, *Difesa del territorio e protezione antiaerea (1915-1943)*, Marchesi, Roma, 1986.

Di Lauro Ferdinando, *L'esercito italiano dal 1° tricolore al 1° centenario*, Tipografia Regionale, Roma, 1961.

Faldella Emilio, *L'Italia nella Seconda Guerra Mondiale*, Cappelli, Bologna, 1959.

Fanni Ignazio, *I confini dell'orizzonte. Tronconi il più vasto campo d'aviazione della Sardegna in guerra 1940-1944*, Bastoni Editrice Italiana, Foggia, 2005.

Ferrari Dorello, *La difesa della costa italiana nella 2ª G.M.*, Stilgrafica, Roma, 1988.

Fiocco Gianluca, *Dai fratelli Wright a Hiroshima. Breve storia della questione aerea (1903-1945)*, Carocci, Roma, 2002.

Fioravanzo Giuseppe, *La marina italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Vol. XV°, Officine Grafiche Meridionali, Roma, 1962.

Fioravanzo Giuseppe, *L'organizzazione della Marina durante il conflitto*, Tipografia Regionale, Roma, 1975.

Franzinelli Mimmo, *Guerra di spie. I servizi segreti fascisti, nazisti e Alleati 1939-1943*, Mondadori, Milano, 2004.

Fulvi Luigi, *Sotto le insegne del leone alato*, Albertelli, Parma, 1990.

Generale Pugliese, *Monografia geografico-militare della Sardegna + appendice*, Cagliari, 1934.

- Gigli Guido**, *La seconda guerra mondiale (1939-45)*, Laterza, Bari, 1951.
- Giorgerini Giorgio**, *Uomini sul Fondo*, Mondadori, Milano, 1994.
- Guerra Giordano Bruno**, *Rapporto al Duce*, Mondadori, Milano, 2002.
- Guglielmotti Umberto**, *Italia disarmata*, L'arnia, Roma, 1950.
- Iachino Angelo**, *Operazione Mezzo Giugno*, Mondadori, Verona, 1955.
- Iachino Angelo**, *Le due Sirti*, Mondadori, Milano, 1953.
- Lembo Daniele**, *I reparti arditi italiani 1940-1943*, Marvia, Voghera, 2003.
- Liuzzi Giorgio**, *Italia difesa?*, Volpe, Roma, 1963.
- Loi Salvatore**, *I rapporti fra Alleati e italiani nella cobelligeranza*, Fusa, Roma, 1986.
- Lucas-De Vecchi**, *Storia delle unità combattenti della M.V.S.N.*, Volpe, Roma, 1976.
- Lussu Emilio**, *La difesa di Roma*, Edes, Cagliari, 1987.
- Macintyre Donald**, *Portaerei regina dei mari*, Albertelli, Parma.
- Mack Smith Denis**, *Mussolini*, Rizzoli, Milano, 1981.
- Mack Smith Denis**, *Storia d'Italia 1861-1958*, vol. II°, Laterza, Bari, 1967.
- Magli Giovanni**, *Le truppe italiane in Corsica. Prima e dopo l'armistizio dell'otto settembre 1943*, Tipografia scuola A.U.C., Lecce, 1950.
- Manconi-Spanu**, *Cagliari nell'inferno del '43*, Edizioni Castello, Cagliari, 1993.
- Marrocu Luciano**, *Aspetti dello spirito pubblico in Sardegna durante la seconda guerra mondiale* in "Archivio sardo del movimento operaio contadino e autonomistico n° 3", Società poligrafica sarda, Cagliari, 1974.
- Mattesini Francesco**, *La battaglia aeronavale di Mezzo Agosto*, Ateneo, Roma, 1986.
- Mattesini Francesco**, *Le direttive tecnico-operative di Superaereo*, S.T.A.I., Roma, S.i.d.
- Mattone Antonello** a cura di, *Velio Spano. Per l'unità del popolo sardo*, Della Torre, Cagliari, 1978.
- Melis Guido** a cura di, *L'antifascismo in Sardegna*, Vol. 2°, Della Torre, Cagliari, 1986.
- Minniti Fortunato**, *L'ultima guerra: obiettivi e strategie* in *Storia d'Italia*, Laterza, Bari-Roma, S.i.d.
- Montagu Ewen**, *L'uomo che non fu mai*, Longanesi, Milano, 1953.
- Montanelli Indro**, *Storia d'Italia*, Vol. VIII°, RCS Quotidiani S.p.a., Milano, 2003.
- Montanelli Indro**, *Storia d'Italia*, Vol. IX°, RCS Quotidiani S.p.a., Milano, 2004.
- Monteverde-Belli**, *Guerra! La Sardegna nel secondo conflitto mondiale*, Askòs, Cagliari, 2004.
- Monteverde-Belli** a cura di, *Le difese costiere della Sardegna meridionale nella seconda guerra mondiale* in "Insediamento e difesa del territorio nella Sardegna meridionale", Askòs, Cagliari, 2001.

Mussolini Benito, *Storia di un anno. Il tempo del bastone e della carota*, Mondadori, Milano, 1945.

Oliva Gianni, *I vinti e i liberati. 8 settembre 1943-25 aprile 1945*, Mondadori, Milano, 1994.

Pallotta Pietro, *L'esercito italiano nella Seconda Guerra mondiale attraverso i giudizi dei comandanti avversari e alleati*, Roma, 1955.

Petacco Arrigo, *La nostra guerra 1940-45*, Mondadori, Milano, 1995.

Petacco Arrigo, *L'armata nel deserto. Il segreto di El Alamein*, Mondadori, Milano, 2001.

Petacco Arrigo, *Le battaglie navali nel Mediterraneo nella seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1974.

Pignato Nicola, *Le armi della fanteria italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Albertelli, Parma, 1978.

Poledrini Riccardo, *Il sole oscurato. Incursioni aeree su Cagliari (1940-43)*, Cagliari.

Puddu Mario, *Guerra in Italia 1943-1945*, Artistica, Roma, 1965.

Rainero-Biagini a cura di, *L'Italia in guerra. Il terzo anno-1942*, Stabilimento grafico militare, Gaeta, 1993.

Rainero Romain a cura di, *L'Italia in guerra. Il quarto anno-1943*, Stabilimento grafico militare, Gaeta, 1994.

Rastelli Achille, *Battaglie terrestri del XX° secolo 1939-2000*, Mondadori, Milano, 2001.

Ricci A., *Verbali del Consiglio dei Ministri 1943-45*, Consiglio dei Ministri, Roma, 1994.

Roatta Mario, *Otto milioni di baionette*, Mondadori, Milano, 1946.

Rocca Gianni, *I disperati*, Mondadori, Milano, 1991.

Rochat-Massorbio, *Breve storia dell'esercito italiano dal 1861 al 1943*, Einaudi, Torino, 1978.

Rochat Giorgio, *L'Italia in guerra in 20° secolo storia del mondo contemporaneo*, Mondadori, Milano, 1970.

Russo Flavio, *La difesa costiera del regno di Sardegna - Dal XVI al XIX secolo*, Laterza, Bari, 1992.

Russo - Di Rosa, *Festung Europa - 6 giugno 1944*, Fusi, Roma, 1994.

Sanna Daniele a cura di, *Antonio Tedde. 1943-45 Un ufficiale scomodo dall'armistizio alla guerra di liberazione*, ISSREC, Sondrio, 2001.

Sanna Michelangelo, *Luciano Usai. Missionario Cappellano dei Guastatori*, Fiore, S.Gavino M.le, 1993.

Santoni Alberto, *Le operazioni in Sicilia e in Calabria*, Stilgrafica, Roma, 1983.

Santoro Giuseppe, *L'aeronautica italiana nella II° G. M.* Esse, Milano-Roma, 1957.

Scala Edoardo, *Storia delle fanterie italiane Vol. X°*, Tipografia Regionale, Roma, 1956.

Sotgiu Girolamo, *Storia della Sardegna durante il fascismo*, Laterza, Roma Bari, 1995.

Spinosa Antonio, *L'Italia liberata*, Mondadori, Milano, 1995.

Spanu Satta Francesco, *Il dio seduto – Storia e cronaca della Sardegna 1942-1946*, Chiarella, Sassari, 1978.

Stato maggiore dell'esercito a cura dello, *Studi storico-militari* 1985, Di Mauro, Cava dei Tirreni, 1986.

Stato maggiore dell'esercito a cura dello, *Studi storico-militari* 1986, Fusa, Roma, 1987.

Stato maggiore dell'esercito a cura dello, *Studi storico-militari* 1992, Laterza, Bari, 1994.

Stato maggiore dell'esercito a cura dello, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale Vol. I°*, Atena, Roma, 1982.

Stato maggiore dell'esercito a cura dello, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale Vol. II°*, Fusa, Roma, 1983.

Stato maggiore dell'esercito a cura dello, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale Vol. IV°*, Marchesi, Roma, 1985.

Stefani Filippo, *Storia dell'artiglieria italiana*, vol. XVII°, Fusa, Roma, 1996.

Stefani Filippo, *Storia della dottrina e degli ordinamenti dell'esercito italiano*, vol. 2, Tomo II°, S.M.E., Roma, 1985.

Tasselli Silvio, *articolo sui commandos inglesi in Sardegna* in *Almanacco di Cagliari* 1994.

Tomasi Mons. Severino, *Memorie del passato*, Cartabianca, Villacidro, 1997.

Torsiello Mario, *Le operazioni delle unità italiane nel settembre-ottobre 1943*, Tipografia Regionale, Roma, 1975.

Torsiello Mario, *Settembre 1943*, Cisalpino, Milano, 1963.

Tosti Amedeo, *Storia della seconda guerra mondiale*, vol. I°, Rizzoli, Milano, 1948.

Tosti Amedeo, *Storia della seconda guerra mondiale*, vol. II°, Rizzoli, Milano, 1948.

Ufficio Storico della Marina Militare a cura dello, *I mezzi d'assalto*, Tipografia, N.C., Roma, 1992.

Ufficio Storico della Marina Militare a cura dello, *La battaglia dei convogli 1940-43*, Roma, 1994.

Ufficio Storico della Marina Militare a cura dello, *Navi militari perdute*, Stilgrafica, Roma, 1975.

Ufficio Storico della Marina Militare a cura dello, *Sommergibili in guerra*, Rivista marittima, Marisegreg, 1956.

Valle G., *Pace e guerra nei cieli*, Volpe, Roma, 1966.

Valle G., *Uomini nei cieli*, Roma, 1951.

Vargiu Aldo, *Lussu. I discorsi del rientro*, Il Solco, Cagliari, 1997.

Viotti Andrea, *Uniformi e distintivi dell'esercito italiano nella seconda guerra mondiale*, Stilgrafica, Roma, 1988.

Zangrandi Ruggero, *8 settembre*, Teatro Stabile, Genova, 1971.

Zanussi Giacomo, *Guerra e catastrofe d'Italia*, Corso, Roma, 1945.

VINCENZO LA FERLA

SICILIA: I MESI DEL CAOS (LUGLIO 1943 - GENNAIO 1945)
E LA CARTAMONETA D'OCCUPAZIONE

*La storia non si snoda come una catena di anelli ininterrotta [...],
lascia sottopassaggi, cripte, buche e nascondigli.*

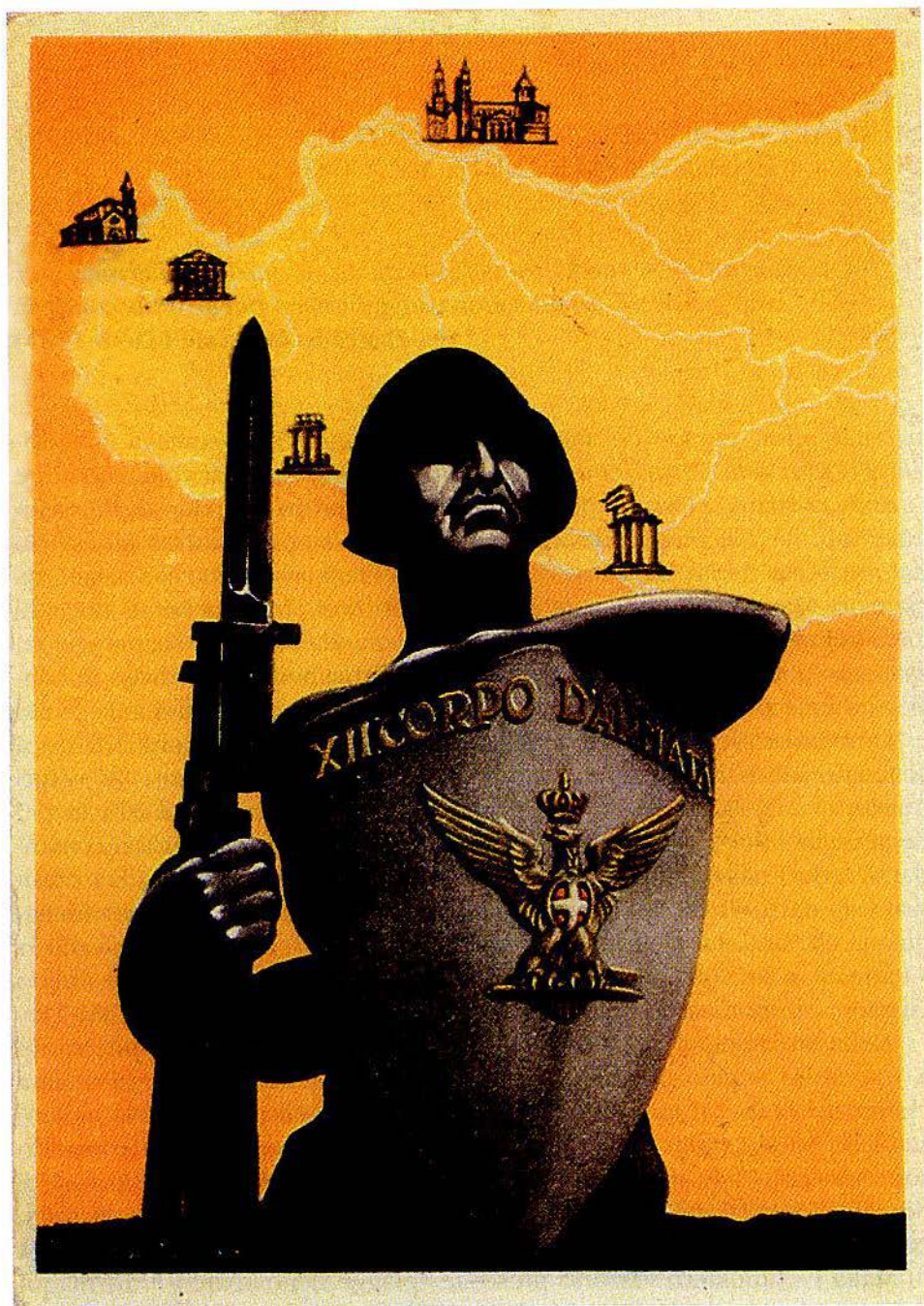
Eugenio Montale (1896-1981)

Nella prima decade del mese di luglio dell'anno 1943 scattava la cosiddetta *operazione Husky*: con questo nome convenzionale si voleva indicare l'azione di sbarco in Sicilia, porta della fortezza Europa, da parte degli anglo-americani, vera e propria devastante offensiva a sorpresa contro gli eserciti italo-tedeschi decisa da Winston Churchill e Franklin Delano Roosevelt, da Bernard Montgomery e Dwight David Eisenhower. Un'imponente flotta di circa tremila navi stracolme di soldati, «il più grande corpo da sbarco che sia mai stato adunato», munita di un formidabile armamento e suddivisa in convogli d'attacco con 1.800 cannoni, difesa da una forza aerea di 4 mila caccia e bombardieri (le cosiddette «fortezze volanti»), iniziava dai porti dell'Africa settentrionale la navigazione verso le coste meridionali dell'Isola. Ai vertici militari di 217.000 americani e 250.000 britannici, esattamente il 30% in più degli uomini di cui disponeva l'Asse in tutta l'Isola, stavano i migliori comandanti, reduci dalle vittoriose operazioni in Nord-Africa ¹. La Sicilia era presidiata sin dal 1941 da due corpi d'armata: il XII ad ovest di una linea immaginaria che andava da Cefalù a Licata e il XVI ad est; insieme formavano la VI armata, il cui comando si trovava ad Enna nelle mani del generale Alfredo Guzzoni, supportato da rinforzi di agguerriti contingenti tedeschi (**TAV. 1**).

Nella tarda serata dell'8 luglio le condizioni meteorologiche iniziarono a volgere al peggio. Si alzò un vento fortissimo che superava gli ottanta chilometri orari e il giorno 9 il mare si ingrossò a tal punto che la violenza delle onde rendeva molto difficile la navigazione; perciò il comando supremo alleato fu indotto a prendere in seria considerazione l'ipotesi di rinviare l'operazione. «Alla fine Eisenhower decise di continuare la rotta, cosicché i convogli d'assalto riunitisi nel pomeriggio del 9 luglio a sud-est di Malta [...] mossero verso le prescelte spiagge dello sbarco» ². La manovra era già stata preceduta, sin dal mese di aprile, da violentissimi bom-

¹ Sandro Attanasio, *Sicilia senza Italia, luglio-agosto 1943*, Mursia, Torino 1976, pagg. 12-17.

² Alberto Santoni, *Le operazioni in Sicilia e in Calabria (luglio - settembre 1943)*, Stato Maggiore dell'Esercito - Ufficio Storico, Roma 1983, pag. 33.



TAV. 1 - Cartolina del XII Corpo D'Armata in Sicilia (1943)

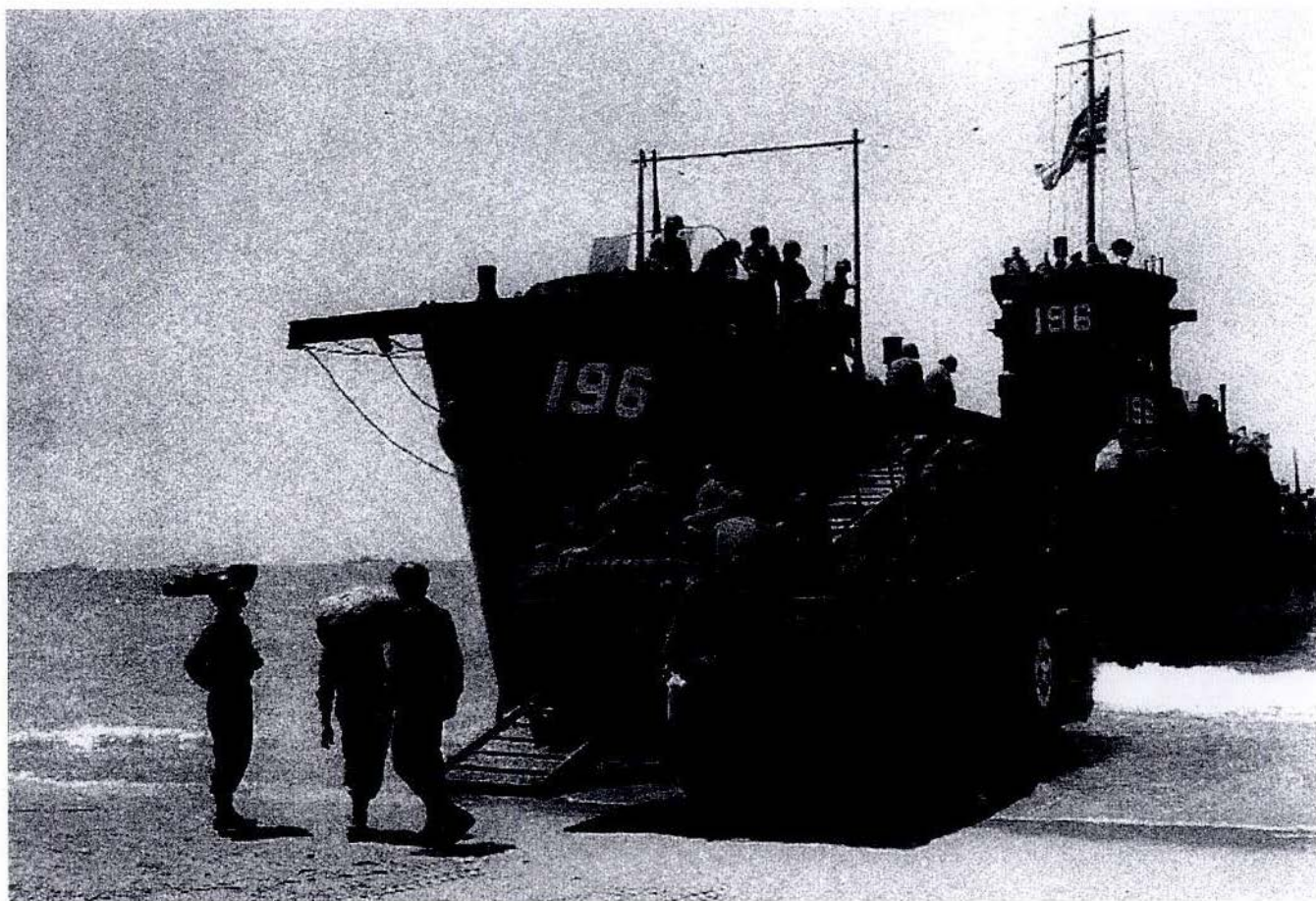
bardamenti e da un continuo volantinaggio aereo su tutta l'Isola, con lo scopo di provocare disfattismo nella popolazione e incitazione a sollevarsi contro i tedeschi. Nei tanti manifestini lanciati sulle città, grandi o piccole che fossero, si leggeva: «PERCHÉ MORIRE PER HITLER? Tu, soldato italiano, non hai nessun interesse a combattere questa guerra [...]. Questa è la guerra di Hitler [...]. Questo significa la morte, la rovina e la desolazione per gl'italiani [...]. LA GERMANIA COMBATTERÀ FINO ALL'ULTIMO ... ITALIANO. Nessuno ti ha chiesto se volevi questa guerra. Ma ti hanno mandato a morire. Ti hanno detto: CREDERE, OBBEDIRE, COMBATTERE. PERCHÉ? PER CHI? PER QUANTO?». L'Italia era inquieta e divisa, si viveva in un mondo privo di certezze, di serietà. E il 24 giugno l'illustre filosofo Giovanni Gentile, ex ministro ed ex membro del gran consiglio del fascismo, aveva pronunciato in Campidoglio un discorso di esortazione alla dignità e al dovere di ciascun uomo: «Nessun italiano ha oggi il diritto di dire: "Questa non è la mia guerra: io non l'ho voluta". Non c'è nessuno, in Italia, che prenda parte alla vita della nazione in modo più o meno attivo, che non abbia voluto la guerra in cui la patria è impegnata. L'avrà voluta indirettamente...Vincere...sì, la dobbiamo vincere...A qualunque costo». Questo era il dovere morale come lo interpretava la voce del regime un mese prima della sua improvvisa e rovinosa caduta; ma negli animi atterriti dei siciliani la propaganda psicologica più o meno occulta degli alleati ebbe un effetto notevole, aprì più brecce dei bombardamenti.

Il 10 luglio 1943, ultima notte di luna utile in quel mese, forti di un assoluto dominio sul mare e di un'indiscussa superiorità aerea, gli americani della 45ª divisione di fanteria, facente parte della 7ª armata comandata dal generale George Patton, veterano della Grande Guerra, sbarcavano alle ore 3,45 con uno spettacolare dispiegamento di uomini e mezzi sulla costa sud-orientale della Sicilia, su un fronte di 17 chilometri tra Punta Zafaglione e Punta Braccetto. La 1ª e la 3ª divisione invece prendevano terra sul tratto di spiaggia compreso tra Gela e Licata, contemporaneamente l'ottava armata inglese comandata da Montgomery investiva la fascia costiera tra Siracusa e Pachino: tutte con il compito di iniziare l'occupazione dell'Italia e imporle la resa incondizionata **(TAVV. 2-3)**.

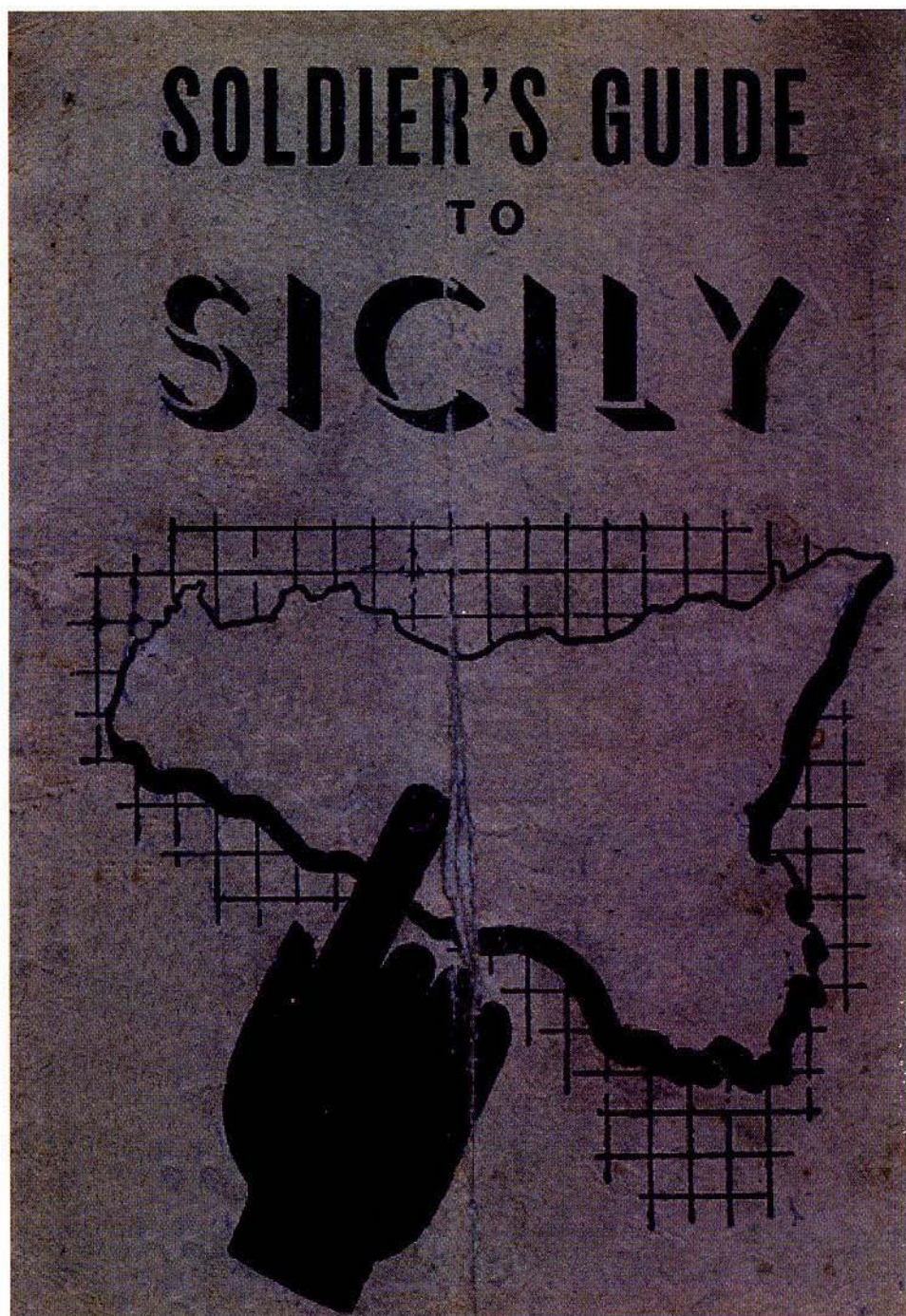
Nella *Guida della Sicilia*, distribuita ai soldati della Gran Bretagna, si trovava scritto nelle prime pagine, tra l'altro, che nell'Isola c'era stato un susseguirsi di invasioni e occupazioni straniere, che vi regnava una povertà diffusa e che l'analfabetismo interessava il 40% della popolazione, a fronte del 20% della penisola italiana. Due case su tre versavano in pessime condizioni igieniche, senza acqua potabile, e i lavori pubblici programmati da Mussolini erano rimasti per buona parte soltanto ... un programma, comprese le opere militari a difesa del territorio **(TAVV. 4-5)**. L'Isola, è vero, era vista nei suoi aspetti peggiori, nulla infatti si diceva della sua millenaria civiltà, della laboriosità degli abitanti, del grande patrimonio storico-artisti-



TAV. 2 - Sbarco Americano a Scoglitti (RG)



TAV. 3 - Mezzi anfibi americani sulla spiaggia del Ragusano



TAV. 4 - Guida della Sicilia per i soldati inglesi

Successive invaders and rulers have oppressed the people in all ages. Greeks, Romans, Carthaginians, Vandals, Goths, Byzantines, Arabs, Normans, Germans, French, Neapolitans, and finally the Italians have ruled the Island.

In the Napoleonic period SICILY came under the protection of Nelson's fleet, and for the first time in its history received a liberal constitution. With the withdrawal of our protection the Island relapsed into the old tyranny, rebellions following every ten or twelve years, only to be brutally repressed.

Just under a hundred years ago Garibaldi, with his Thousand, landed in the WEST of the Island at MARSALA, captured PALERMO, the capital, and then MESSINA. SICILY became a part of the Kingdom of ITALY.

Many of the old evils still remained, absentee landlords, poverty, sickness (particularly malaria) and bad government. General poverty and poor living conditions forced up the rate of emigration—to the UNITED STATES in particular, to TUNIS and to TRIPOLI, while at home Secret Societies (Mafia) and brigandage thrived.

When Fascism seized power in ITALY, SICILY remained a poor but vicious Cinderella. It was not until 1937 that Mussolini wooed her on his first visit—flourishing a huge programme of public works, in the way of water supplies, drainage schemes, road building, break-up of large estates, resettlement of rural colonies or "colonnamenti," etc. Most of this programme, like so much that Mussolini promised his people, remained a programme.

Today 40 per cent. of the people are still illiterate (compared with 20 per cent. on the mainland). In the main centres one-third lives in crowded and one-half in over-crowded conditions. Two houses out of three

are without drinking water laid on, and only about one-half have sanitation. Just over half the people are in agriculture, with an extraordinarily low standard of living. Fascism claims only 25 per cent. of the population of the Island. Even this figure probably represents hope rather than faith.

The Nature of the Land

SICILY rises, an irregular mass of mountains, out of the MEDITERRANEAN. Above this mass, to the EAST, can be seen the rounded cone of ETNA, still an active volcano.

Although in many places the mountains drop sheer into the sea, at others they slope or scarp down to a coastal strip, narrow to almost non-existent in some places, broad and fertile in a few others. These rare fertile areas are the Plain of CATANIA in the EAST, the Plain of GELA in the SOUTH, and the Plain of TRAPANI in the WEST. The NORTH is, for the most part, rugged and sheer.

The main road of the Island winds round the narrow coastal strip, at times going inland over foothills, at others precariously following round the precipitous side of a mountain. A road system going over hill and valley also joins the main towns across the centre of the Island, so that, looking at a map, one gets the impression of many roads radiating from the centre.

The main centres of civilization are by the sea, while many smaller towns nestle in the mountains. In view of the troubled history of the Island these latter tend to be in naturally strong positions—particularly the older ones, some of which are on veritable pinnacles of rock.

The mountains are not by any means all gaunt and rugged. Some are covered with terraced vines and orchards of lemon, orange, almond, olives.

co, ma è altrettanto vero che allora in Gran Bretagna e in Germania l'analfabetismo risultava inferiore al 10% e in Francia si aggirava sul 18%.

Assolutamente inefficaci si rivelarono subito le azioni di sbarramento e di contrattacco delle nostre truppe lungo il litorale, come del resto in quasi ogni parte della Sicilia, dove infatti «le difese delle spiagge, benché fossero continue, non apparivano robuste. V'erano brevi fasce di filo spinato, con postazioni di mitragliatrici e poche casematte, mentre le forze di artiglieria sulla costa erano trascurabili»³. E così gli americani, dopo aver superato il tentativo di resistenza dei battaglioni costieri, rimasti ben presto privi della necessaria copertura d'artiglieria a causa del micidiale tiro di interdizione della mobile controbatteria navale sventolante la bandiera a stelle e strisce, in poche ore avanzarono rapidamente verso l'interno, grazie anche all'appoggio di gruppi di paracadutisti.

Era appena incominciata con un tragico precipitarsi di eventi a divampare anche sul nostro territorio la fornace della seconda guerra mondiale, che divorerà subito furiosa uomini e cose, travolgendo l'intera Nazione in un'immane catastrofe. Si stava scrivendo un nuovo capitolo della storia d'Italia.

Il quartiere generale delle forze armate italiane nel pomeriggio di quella giornata diramava il bollettino 1.141 relativo allo sbarco americano: «Il nemico ha iniziato questa notte, con l'appoggio di poderose formazioni navali ed aeree e con lancio di reparti paracadutisti, l'attacco contro la Sicilia.

[...] Combattimenti sono in corso lungo la fascia costiera sudorientale.

Durante le azioni effettuate ivi dall'aviazione su centri della Sicilia, le artiglierie italiane e germaniche distruggevano 22 velivoli [...] ».

E la sera dello stesso giorno, dopo aver neutralizzato la nostra difesa, che nulla poté fare contro l'impressionante potenza di fuoco dei cannoni navali avversari, capaci di una gittata di quasi 40 chilometri, il 179° fanteria americana si impadroniva facilmente di Vittoria e Santa Croce Camerina, puntando verso l'aeroporto di Comiso, il più importante tra quelli creati con scopi militari contingenti⁴ (**TAV. 6**). La tenace e coraggiosa resistenza dei nostri soldati, trincerati con i tedeschi nei numerosi fortilizi di cemento armato disseminati nei punti strategici delle campagne, riuscì solo per poco a ritardare l'avanzata delle truppe nemiche (**TAVV. 7-8**).

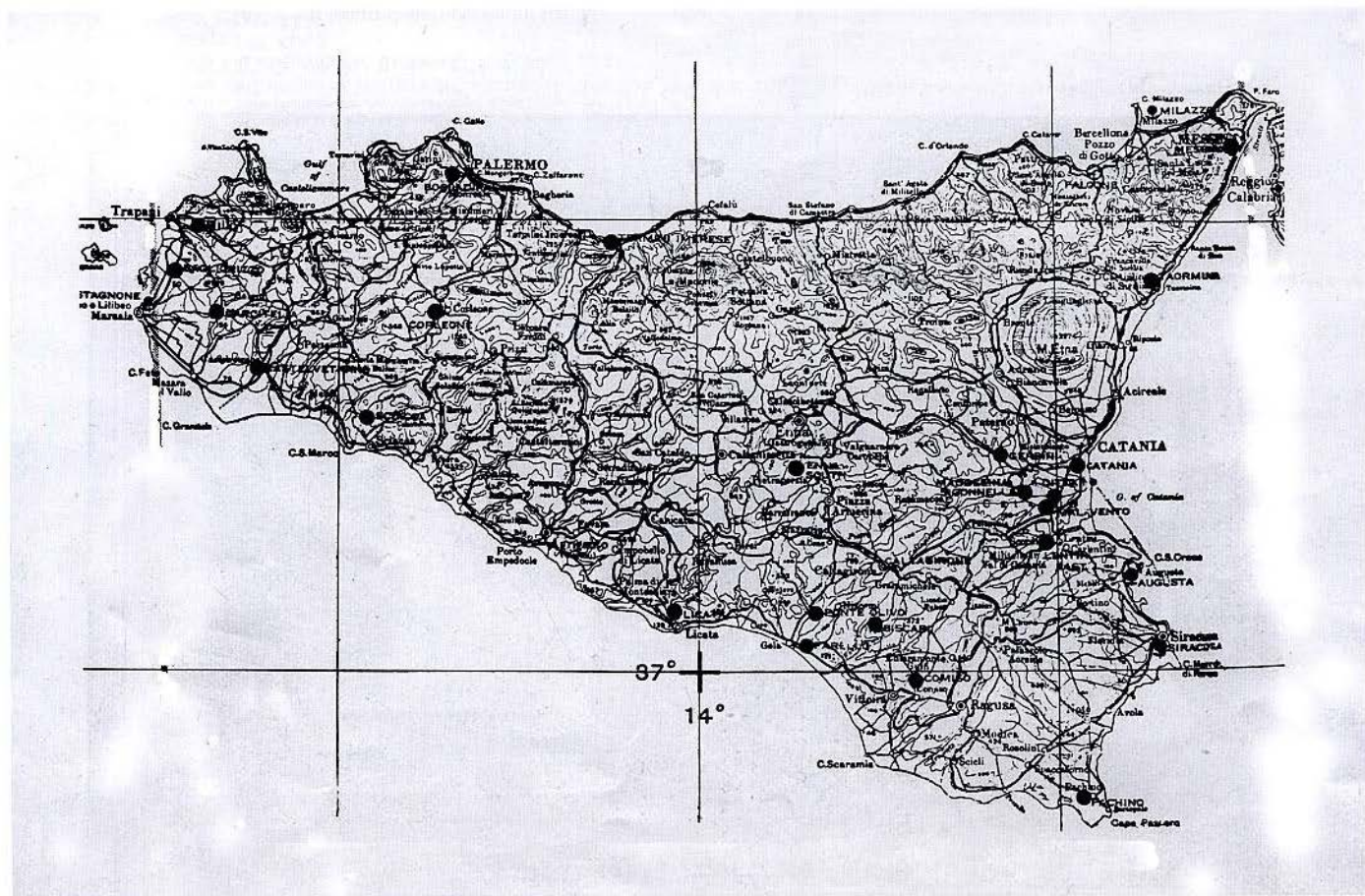
L'11 luglio il bollettino n. 1142 comunicava: «Un'accanita battaglia è in atto lungo la fascia costiera dalla Sicilia sud-orientale, dove truppe italiane e germaniche impegnano energicamente le forze avversarie sbarcate e ne contengono validamente la pressione.

[...]

³ Bernard Law Montgomery, *Da El Alamein al fiume Sangro*, Milano 1950, pag. 120.

⁴ Cfr. Cartella 012 dell'Archivio Storico dello Stato Maggiore Esercito: *Manoscritti e allegati relativi alla campagna di Sicilia*.

Cartella 1427: *Diari Storici Militari del XVI Corpo d'Armata e dei Comandi dipendenti, compresi quelli delle unità mobili e costiere, con allegati (luglio-agosto 1943)*.



TAV. 6 - Carta edita della Britannica RAF (Royal Air Force) con l'indicazione degli aeroporti militari siciliani durante la guerra



TAV. 8 - Bunker visto dallo stradale Scoglitti - Vittoria

Nostre formazioni aerosiluranti, portatesi ripetutamente all'attacco dei convogli nemici, colavano a picco due piroscafi per 13 mila tonnellate complessive ed una nave di tipo imprecisato; danneggiavano inoltre gravemente due incrociatori e numerosi altri mercantili, parecchi dei quali s'incendiavano».

E la prima pagina del *Corriere della Sera* del giorno successivo titolava: «I nostri impegnano energicamente il nemico mentre l'aviazione infligge dure perdite ai convogli». Scriveva contemporaneamente Orio Vergani sul quotidiano milanese: «Il cuore degli italiani scandisce, nel suo battito appassionato, da due giorni, il nome della Sicilia, frontiera della Patria». Ed ancora il medesimo giornale del 13 luglio riportava in prima pagina la notizia: «Lotta aspra e senza tregua in Sicilia. Le nostre forze lanciate al contrattacco battono in più punti le unità nemiche».

Ma nonostante la stampa e la propaganda mussoliniana con tono trionfante si affannassero a parlare ripetutamente di sbarco nemico rintuzzato, manipolando le notizie sì da dare l'illusione della forza e che ogni città della Sicilia sarebbe stata «una trincea», la realtà dei fatti aveva un nome per noi carico di sventure: invasione **(TAV. 9)**.

La conquista della Sicilia, dopo il cruento e decisivo scontro nella piana di Gela (10-12 luglio) e poi di Catania per il controllo del ponte Primosole sul Simeto (13-16 luglio) **(TAV. 10)**, avvenne in complesso con sorprendente rapidità e facilità, nonostante le forze dell'Asse avessero tentato vigorosamente di fermare la travolgente avanzata degli anglo-americani⁵. I nostri soldati possedevano un armamento scadentissimo e scarso di munizioni, arretrati e vetusti erano i mezzi corazzati e gli autocarri, non di rado privi di carburante; i soli reparti in grado di affrontare i potenti carri armati nemici erano quelli delle divisioni corazzate tedesche *Hermann Göring* e *Sizilien*. Le truppe italiane delle divisioni di fanteria *Aosta*, *Assietta*, *Livorno* e *Napoli*, armate ancora con il vecchio moschetto *novantuno*, bombe a mano *Balilla* e pochissimi mitragliatori e cannoni anticarro, nulla poterono di fronte all'impressionante potenza di fuoco, all'abbondanza di materiale tecnico, alla vastità degli impieghi dei mezzi blindati e degli aerei, alla superiorità schiacciante dell'esercito alleato. «Il fuoco d'appoggio delle artiglierie navali – cioè il tiro diretto sulla spiaggia da parte delle navi al largo – fu determinante» (G. Patton). Popolazione e soldati si resero subito conto dell'impreparazione, dell'inadeguatezza militare con cui Mussolini si era gettato nella guerra, trascinando il paese in un'avventura catastrofica. Si toccava con mano lo scollamento tra le roboanti parole belliciste del regime e lo stato morale del popolo, per non parlare dell'alleanza con i tedeschi che non aveva mai entusiasmato gli italiani. Tre anni

⁵ Cesare Salmaggi e Alfredo Parravisini (a cura di), *2194 giorni di guerra. Cronologia illustrata della seconda guerra mondiale*, Mondadori Electa, Milano 2005, pagg. 376-382.



TAV. 9 - Jeep americana con le caricature dei più odiati protagonisti della guerra



TAV. 10 - Cippo commemorativo per i caduti nella battaglia della piana di Catania

di rinunce, di razionamenti, di carovita, di paure, e, nell'ultimo, il terrore delle ricorrenti e disastrose incursioni aeree sulle indifese città della Sicilia, i gravi danni subiti e la sensazione della disfatta avevano fiaccato la resistenza della popolazione, che aspirava solo alla fine dei tormenti, dell'incubo dei bombardamenti. «Così quel nemico, che in Sicilia veniva con le armi a portare lutti e rovine, era atteso, e, quando fu giunto, venne accolto dalle moltitudini come un liberatore» ⁶ (TAV. 11). E gli americani, appena arrivati, regalarono sorrisi, sigarette, tavolette di cioccolato, caramelle e biscotti, che volavano sui balconi e sui marciapiedi per la gioia di torme di bambini denutriti, mentre gli adulti applaudivano per l'allontanarsi dello spettro della guerra (TAV. 12).

Ricorda così, con il suo originale linguaggio e con simpatica ironia, quel tragico periodo il celebre scrittore empedoclino Andrea Camilleri:

«...alla fine del mese di aprile del '43 le scuole stavano chiudendo di precisa (TAV. 13), gli Alleati si preparavano a sbarcare, ogni giorno c'erano due o tre bombardamenti, mitragliamenti [...]. Non facevi a tempo a nescirti di casa che ti vividatu assicutato da un aereo che t'obbligava a 'ntanarti nel rifugio cchiù vicino. L'americani sbarcaro nella notti tra il 9 e il 10 luglio 1943: è vero che incontrarono una minima resistenza, ma è macari vero che se la pigliarono con un certo comodo. E quando sbarcaro, attrovarono che c'era restato quasi tutto del ventennio fascista: dai Podestà ai busti del duce sulle piazze, dalle case del fascio alle scritte sui muri delle frasi celebri di Mussolini. All'arrivo dei miricani, insomma, Mussolini era ancora il capo del governo e del fascismo: e ci fu qualche Podestà che li arricevette in cammisa nìvura e col saluto romano. Finendo mazziato e in campo di concentramento. Quelli del continente, invece, col 25 luglio e il governo Badoglio, ebbero tutto il tempo d'arrifarsi la facciata, prima dell'arrivo dei miricani, facendo scomparire i fasci littorii, i monumenti al duce e cummigliando le scritte sui muri con una mano di biacca.

Comunque, dalle parti nostre, a fari spiriri simboli e insegne del regime ci pinsarono i sinnaci designati dall'Amgot, sigla che stava a significare "Amministrazione governativa dei territori occupati" (e non liberati, come sarebbe stato meglio assà).

Subito dopo lo sbarco il generale inglese Harold Alexander, «Comandante delle Forze Alleate e Governatore Militare del territorio occupato» per delega di Eisenhower, nell'annunziare con la *Proclamation 1* la sospensione dell'esercizio dei poteri del Regno d'Italia, metteva in moto la macchina politico-amministrativa per gestire la quotidianità. Istituì un sistema di governo d'occupazione, *Allied Military Government Occupied Territory (AMGOT)* – così come era stato stabilito da Churchill e Roosevelt

⁶ Salvo Di Matteo, *Storia della Sicilia dalla preistoria ai nostri giorni*, Edizioni Arbor, Palermo 2006, pag. 545.



TAV. 11 - Gente di Sicilia che familiarizza con soldati statunitensi



TAV. 12 - Militari americani nel paesino di Pollina (PA)

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE



P.N.F. GIOVENTÙ ITALIANA DEL LITTORIO A.XXI

PAGELLA

Nº 831407

dello scolaro *Russo Giuseppe*
 figlio di *Salvatore* e di *Patrizia Angela*
 nato a *Calauri* comune di _____
 provincia di _____ il *30-10-32*
 iscritt _____ alla Gioventù Italiana del Littorio con tessera N. _____
 frequentante la scuola elementare [] *Mista A. Gallesio*
 classe *5* sez. _____ situata in [] *Rosso Fregolesi*
 comune di _____ provincia di _____
 Anno Scolastico 19 *42* - 19 *43* Anno *XXI* Era Fascista

NOTE - [] maschile, femminile o mista. - [] via, piazza o frazione.

TAV. 13 - Anno scolastico 1942-'43: esemplare di pagella

nella conferenza interalleata di Casablanca (14-24 gennaio 1943) – i cui 400 ufficiali (*Civil Affairs Officers*), già preparati in appositi corsi di addestramento alla gestione dei territori occupati, avrebbero avuto nelle varie province e nei comuni un ruolo direttivo e di sorveglianza, mentre l'amministrazione corrente sarebbe rimasta quasi tutta nelle mani degli italiani. A parte un certo numero di funzionari dello Stato (prefetti, questori, podestà, federali, provveditori agli studi) assieme ad alcuni magistrati e docenti universitari, espulsi dagli uffici pubblici perché assai compromessi con la dittatura mussoliniana – e non mancarono gli errori di valutazione nell'epurazione di persone a cui il fascismo era stato imposto – il resto del personale civile, anche se era stato fedele al regime, proseguì nel suo impiego presso i vari apparati burocratici per le insostituibili competenze tecnico-amministrative possedute. Non pochi furono i fascisti convinti, camicie nere e squadristi compresi, che rinnegarono il loro credo o per motivi di comodo o per paura degli anglo-americani e di tutti coloro che si erano battuti per la libertà e la democrazia. A tal proposito riportiamo, dal romanzo *Gli zii di Sicilia* di Leonardo Sciascia, un'efficace descrizione dell'accoglienza ricevuta dagli americani in un paese dell'Isola (il racconto non è autobiografico, ma viene fatto in prima persona dal protagonista, un ragazzino):

«...all'alba del 10 luglio suonarono a martello le campane [...].

In piazza c'era una gran folla, urlava e applaudiva, ma su tutte le voci si levava quella dell'avvocato Dagnino, un uomo alto e robusto che io ammiravo per il modo come lanciava gli eja ⁷, che ora gridava – viva la repubblica stellata – e batteva le mani. Cannate di vino passate di mano in mano sorvolavano la folla: seguendone il cammino giungemmo agli americani, erano cinque, avevano occhiali neri e lunghi fucili. Il parroco [...] parlava loro, pallido e sudato dicendo sempre – plis, plis – ma gli americani non lo ascoltavano, sembravano ubriachi, si guardavano intorno e tiravano nervose boccate di fumo. Bicchieri si arrubbinavano, con dolce violenza venivano offerti ai soldati che li rifiutavano. L'avvocato Dagnino stava in piedi su una delle sedie del circolo, tuonava sempre – viva la repubblica stellata – [...]. A me pareva fosse bello che l'avvocato Dagnino stesse a gridare contento, che urlasse – viva la repubblica stellata – come altra volta, dal terrazzo della stazione, aveva gridato – duce, per te la vita – [...]

In piazza gli americani erano riusciti a farsi un po' di largo intorno, tenevano i fucili inclinati come quando mio padre, in campagna, aspettava il passo delle calandre: la folla si era addensata sotto le insegne della casa del fascio, con pertiche tentavano farle venire giù, ma erano agganciate al balcone, spinsero uno ad afferrarsi ai ferri del balcone, appena fu dentro lo applaudirono. Le insegne crollarono giù con fracasso, furono prese a calci, trascinate per la piazza. [...] – Viva la libertà – gridò l'avvo-

⁷ Gridi d'esultanza dei fascisti ("eja, eja, alalà!").

cato Dagnino. D'improvviso una bandiera americana fiorì sulla folla, saldamente la teneva il bidello delle scuole elementari, un uomo che ogni sabato pomeriggio passeggiava in divisa per il paese, e aveva la lasagna rossa di squadrista⁸; e quando si arrabbiava prendeva a calci i ragazzi nell'atrio della scuola e il direttore diceva ai padri di famiglia che andavano a protestare – che volete, questo benedetto uomo è intrattabile, una volta o l'altra mette le mani addosso anche a me; ma ha fatto la marcia, il duce gli ha persino regalato una radio –.

Tra i primi provvedimenti presi dall'amministrazione militare vi furono quelli che stabilivano il ripristino del diritto alle libertà individuali, nonché il contemporaneo scioglimento del *Partito Nazionale Fascista (P.N.F.)* e delle istituzioni collaterali, cioè la potente *Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale (M.V.S.N.)* e l'occhiuta *Organizzazione per la Repressione dell'Antifascismo (O.V.R.A.)*, associazione di spioni che agiva in segreto contro i cosiddetti sovversivi: iniziava la defascistizzazione. Le nuove nomine fatte per coprire posti di una certa responsabilità civile, furono però generalmente frutto di decisioni arbitrarie, di occasionali informazioni attinte dagli ufficiali *AMGOT*, che, ignari delle situazioni locali, si affidavano alle segnalazioni dei loro interpreti e ai suggerimenti, non sempre saggi e disinteressati, di quei notabili che costituivano la classe predominante o derivavano la loro autorevolezza solo da un vantato passato antifascista, ma in realtà appartenenti alle *cosche* mafiose. Del personale militare soltanto i reali carabinieri passarono immediatamente agli ordini degli alleati, mantenendo però una limitata autonomia operativa, con il delicato compito di garantire il rispetto delle leggi e l'ordine pubblico contro il diffuso fenomeno della criminalità, favorita dal marasma bellico e dalle condizioni di totale disperazione in cui si trovava la maggior parte della popolazione.

La catastrofe bellica frattanto accelerò ciò che era già nell'aria: la dissoluzione del regime in tutto il Regno. Nella notte fra il 24 e il 25 luglio, tre giorni dopo la presa di Palermo, il gran consiglio del fascismo sfiduciava Mussolini: i gerarchi fascisti avevano deciso con un silenzioso colpo di Stato non solo il rigetto del duce, cioè un metaforico parricidio, ma anche fatalmente la loro stessa sorte. Il re immediatamente lo destituiva da capo del governo, lo faceva arrestare a Villa Savoia e confinare al Gran Sasso, affidando l'incarico di presiedere un esecutivo di emergenza al maresciallo Pietro Badoglio.

Il crollo politico di Mussolini divenne subito definitivo, e con la *Repubblica Sociale Italiana di Salò*, infatti, non ritornò sulla scena il dittatore di un tempo, ma una sua patetica grottesca controfigura⁹, un cada-

⁸ Nastrino portato dagli squadristi come "simbolo del sangue versato e fatto versare".

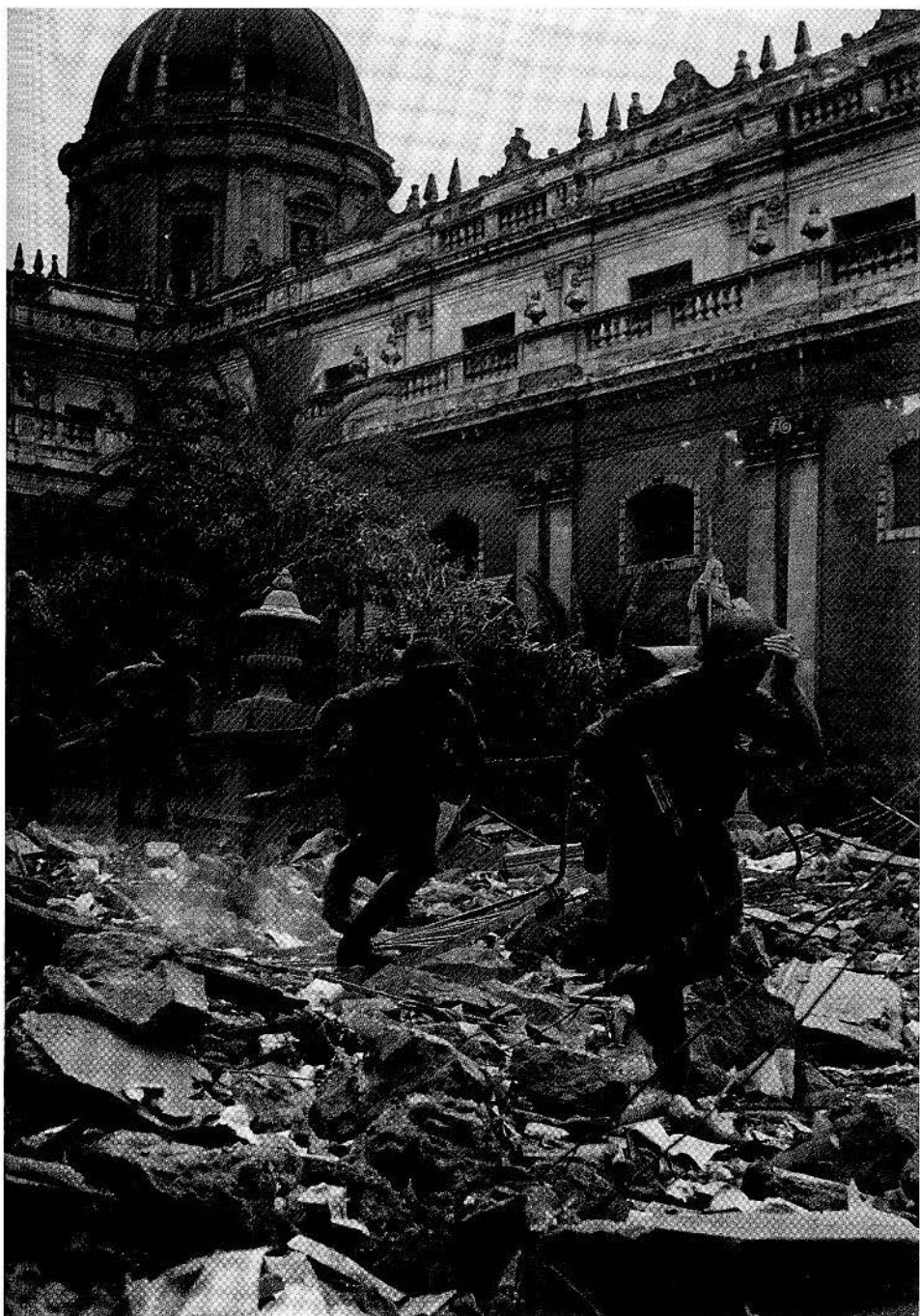
⁹ Cfr. Indro Montanelli-Mario Cervi, *Storia d'Italia – L'Italia del Novecento*, Fabbri Editori, Milano 2001, pag. 226.

vere politico: nel duello con la storia egli era ormai un vinto. Sebbene il rovesciamento istituzionale significasse il preludio dell'agonia della dittatura e l'imminente fine dell'alleanza politico-militare con la Germania nazista, la forte presenza degli eserciti tedeschi in Italia costrinse il nuovo capo del governo ad una linea di prudenza. Così questi, affrettatosi da un canto a proclamare la prosecuzione della guerra a fianco dell'alleato germanico, in quanto «L'Italia...mantiene fede alla parola data», dall'altro clandestinamente intraprese una manovra di avvicinamento agli alleati, ormai sul punto di completare l'invasione della Sicilia.

Ultime città a cadere in mano alleata furono Catania (6 agosto) e Messina, la più martoriata dai bombardamenti (il 30% degli edifici era stato distrutto); qui concentratisi, tra il 16 e il 17 agosto, si imbarcarono per la Calabria i restanti reparti italo-tedeschi in rotta, proprio mentre le avanguardie della fanteria americana mettevano piede nella periferia del centro abitato (**TAV. 14**). Cessati i bombardamenti, allontanatosi il fragore delle armi pesanti, fuggiti precipitosamente anche i gerarchi fascisti, l'Isola dopo 38 giorni di guerra piombava nel più totale caos. Per scongiurare ben più gravi sciagure, una sola condizione fu richiesta dal presidente degli Stati Uniti Roosevelt: Vittorio Emanuele III e Badoglio dovevano dichiarare guerra alla dittatura hitleriana; soltanto in tal caso sarebbe stato "concesso al presente Governo Italiano di agire come legittimo Governo d'Italia" e lo si sarebbe trattato come "cobelligerante nella guerra contro la Germania". Il 3 settembre fu firmato nei pressi di Siracusa, a Cassibile, l'armistizio, reso pubblico la sera dell'8 settembre per questioni d'opportunità (soprattutto riorganizzazione dei vertici militari), e cinque giorni dopo arrivò la dichiarazione di cobelligeranza a fianco degli anglo-americani contro i tedeschi, che, oltre a reagire rabbiosamente, cominciarono a depredare il Paese di tutto ciò che poteva essere trasportato e utilizzato in Germania.

Il re e il governo ripararono precipitosamente a Brindisi via Pescara, ricostituendo alla meno peggio i loro poteri nel meridione, sotto controllo alleato: sarà quella parte dell'Italia, nota come "regno del sud", che si contrapporrà alla "repubblica di Salò" del centro nord.

Dal 22 luglio l'*AMGOT* operò con sede centrale a Palermo sotto la direzione del generale Alexander, che nel mese di settembre incominciò a dettare legge nei vari settori della società isolana. Tutta l'amministrazione alleata fu un pasticciaccio di agenzie continuamente oppresse da contrasti giurisdizionali e da una burocrazia di basso livello, con la conseguenza che i cittadini soffrirono moltissimo della contrapposizione tra gli interessi militari, da un lato, e la necessità di ripristinare nei diversi settori della vita civile servizi e normalità, dall'altro. Il tenente colonnello italo-americano Charles Poletti, influente e discusso capo degli *Affari Civili* della VII armata americana in Sicilia, raccontò al riguardo un episodio sintomatico della confusione che allora regnava: un giorno, in un paesino siciliano, si doveva stam-



TAV. 14 - 5 agosto 1943: irruzione di una pattuglia inglese sul lato sinistro della cattedrale di Catania

pare un bando per assumere 500 operai, e in mancanza di una tipografia si dovette ricorrere al vecchio banditore municipale. Costui si mise a girare per le strade e attorno a lui si radunò presto una folla di gente in cerca di lavoro. La polizia militare, non rendendosi conto della situazione, intervenne ed arrestò il banditore, accusandolo di... aver incitato alla sedizione!¹⁰

L'AMGOT ebbe tutte le caratteristiche di un rigido regime di occupazione: suo scopo principale, secondo quanto impartito dal generale supremo Eisenhower, era quello di garantire «la sicurezza delle forze di occupazione e delle loro vie di comunicazione», di governare provvisoriamente una nazione invasa e «presumibilmente ostile», di «assecondare gli sforzi politici e militari delle forze alleate». Per queste ragioni il coprifuoco condizionò la vita della gente, ogni attività politica fu vietata, vennero proibite la stampa e la diffusione di giornali e riviste non autorizzate, fu introdotta la censura, si consentirono solo manifestazioni religiose¹¹. Le disposizioni venivano rese note alle popolazioni tramite proclami aventi valore di legge e di regolamenti, predisposti via via che l'avanzata procedeva e affissi nei municipi, negli uffici di questura e sui muri delle principali arterie cittadine (**TAVV. 15-16**). L'organismo dell'AMGOT era articolato in varie sezioni: *Finanziaria*, con funzioni di vigilanza sui prezzi e sulla circolazione monetaria; *Rifornimenti Civili*, con compiti di approvvigionamenti e organizzazione del lavoro; *Sanità Pubblica*, preposta alla direzione e coordinamento delle iniziative sanitarie e dell'attività ospedaliera; *Pubblica Sicurezza*, con il compito di protezione civile, polizia e controllo della circolazione stradale; *Proprietà*, per l'amministrazione dei beni pubblici e di quelli dei privati allontanatisi dall'Isola; *Affari Legali*, in ausilio ai tribunali militari istituiti per assolvere alle funzioni delle sospese giurisdizioni civili, ma spesso operanti senza freni e con severissime pronunce, anche per modesti reati comuni; soltanto in qualche caso fu inflitta la pena capitale.

Nell'ambito della *Divisione Finanziaria* venne istituito uno speciale ufficio, l'*Allied Military Financial Agency (AMFA)*, che si occupò della regolamentazione del mercato valutario e del controllo delle operazioni bancarie, sostituendosi in pratica alla Banca d'Italia. Tra la fine di luglio e l'agosto 1943 ci furono importanti provvedimenti finanziari: il sequestro di tutti i depositi e le ricchezze dei membri del disciolto partito fascista, l'obbligo per la popolazione di accettare in pagamento la valuta americana e inglese ad un cambio obbligatorio, l'immissione in circolazione di nuove lire, imposte con il proclama n. 12 *Allied Military Lire Notes*, firmato dal generale Alexander.

La cartamoneta d'occupazione, creata e stampata negli Stati Uniti, però senza l'indicazione dell'istituto di emissione e la firma del direttore, si affian-

¹⁰ Richard Golstein, *The New York Times*, 10 agosto 2002.

¹¹ Paolo Murialdi, *La stampa italiana dalla liberazione alla crisi di fine secolo*, Editori Laterza, Bari 1995, pagg. 2-7.

AMGOT

**Governo Militare Alleato del Territorio Occupato
Provincia di Catania**

AVVISO

*A partire da lunedì prossimo,
11 Ottobre 1943, il coprifuoco
comincerà alle ore 21 e cesserà
alle ore 5.30.*

D'ordine del Governo Militare Alleato.

Catania, 8 Ottobre 1943.

G. WELLESLEY

Ten. Col.

**Ufficiale Superiore Addetto agli Affari Civili
PROVINCIA DI CATANIA**

AMGOT

**Governo Militare Alleato del Territorio Occupato
Provincia di Catania**

AVVISO

E' vietato ai soldati Alleati di vendere, scambiare o donare qualsiasi oggetto fornito loro dal proprio Governo.

In base al Proclama N. 2, è altresì vietato a qualunque persona di accettare tali oggetti sia a titolo di regalo che di compra; o, comunque, d'avere tali oggetti in suo possesso.

Chiunque venga trovato in possesso di sigarette, razioni, scarpe od oggetti simili verrà punito, qualunque sia il mezzo con cui li abbia ottenuti.

D'ordine del Governo Militare Alleato.

Catania, 8 Ottobre 1943.

G. WELLESLEY

Ten. Col.

**Ufficiale Superiore Addetto agli Affari Civili
PROVINCIA DI CATANIA**

cò improvvisamente a quella italiana e subito venne etichettata con il nome abbreviato di *AM-LIRA* (o *AMLIRA*). Emissioni analoghe seguirono dopo l'invasione di Francia, Austria, Germania, Giappone. Subito fu scartata l'ipotesi di stampare i biglietti in calcografia¹², in quanto questa operazione per la finezza dell'esecuzione e la gradevolezza dei colori avrebbe richiesto un numero considerevole di operatori e un notevole dispendio di tempo, nonché macchine molto precise e costose. Si decise perciò di usare un semplice procedimento litografico, mediante inchiostri con componenti spettrali ad alta specificità, in modo tale da rendere la selezione fotografica e la conseguente contraffazione «*extremely difficult if not impossible*». Ma in effetti gli americani dimostrarono solo la loro ingenuità, poiché la falsificazione delle *AMLIRE* fu un fenomeno molto vasto, che andò dalle più grossolane fabbricazioni realizzate in comuni tipografie, ad altre molto sofisticate, difficilmente distinguibili anche dai più esperti. Per questa ragione, alla prima *series of 1943*, tra l'altro facilmente logorabile, se ne fece seguire subito una seconda (*1943 A*) più curata e bilingue, cioè con l'aggiunta del valore in lettere italiane e inglesi a quello solo numerale della prima. La serie 1943 fu ideata, disegnata e stampata, a partire dal 13 luglio, dal *Bureau of Engraving and Printing* alias *BEP* (Ufficio di incisione e stampa) di Washington, in collaborazione con la *Forbes Lithograph Manufacturing Corporation (FLC)*. La tiratura bilingue, invece, fu interamente realizzata dalla *FLC*, senza però i pezzi di 1 e 2 lire, diventati inutili in poco tempo assieme alle monetine regie di 5, 10, 20, 50 centesimi, per causa di una disastrosa e galoppante inflazione; tutte le sue banconote, comprese quelle della prima serie, portavano impressa come sigla distintiva una minuscola *f* all'interno del ricciolo inferiore destro, sopra la cifra e vicino alla decorazione della cornice.

I tagli erano di 1, 2, 5, 10 lire (di forma quadrata), e di 50, 100, 500, 1000 lire (dello stesso formato dei dollari e di dimensione doppia rispetto ai tagli piccoli), così in uno stesso foglio si potevano stampare o 200 biglietti piccoli o 100 grandi. Sulle banconote erano evidenziate le scritte: *Allied Military Currency* (Moneta Militare Alleata) e *Issued in Italy* (Emessa in Italia). Sul retro si potevano leggere le scritte che ricordavano le quattro libertà costituzionali della Repubblica Stellata: *Freedom of Speech – Freedom of Religion – Freedom from Want – Freedom from Fear*, cioè Libertà di Parola, di Religione, dal Bisogno, dalla Paura. Nella filigrana apparivano in modo piuttosto confuse le parole “*Allied Military Authority*”¹³. Le banco-

¹² La calcografia, definita “Stampa regina”, è stata una delle più antiche e raffinate tecniche di produzioni artistiche fino alla seconda metà del Novecento. Realizzata mediante incisione su una placchetta d'acciaio con grande precisione ed accuratezza, richiede molta perizia. La carta, calcata sulla lastra in modo da assorbire l'inchiostro immesso negli incavi creati dal bulino, riproduce sempre un rilievo di grande effetto.

¹³ Franco Gavello, *La Cartamoneta italiana*, Eupremio Montenegro Editore, Torino 1996, pagg. 457-463.

note difettose di fabbricazione o ridotte in pessime condizioni per eccessivo uso venivano immediatamente distrutte e sostituite con altre di pari valore, sulle quali era apposto un minuscolo asterisco rosso al posto della prima lettera di controllo della numerazione di serie (**TAVV. 17-24**).

Il 19 luglio 1943 partirono dagli Stati Uniti verso l'Italia due aerei carichi di 7 tonnellate di *AMLIRE*: erano la prima avanguardia di una vera e propria invasione di cartamoneta prima in Sicilia e poi nella penisola italiana; l'ultimo invio avvenne il 17 aprile 1945, poco prima della fine ufficiale della guerra nel nostro Paese. Non si tenne mai in alcuna considerazione l'autorità amministrativa italiana, tra l'altro controllata da funzionari militari alleati, che avevano potestà di porre veti quando qualche provvedimento non era ritenuto soddisfacente, per cui la Banca d'Italia ritenne di dover chiudere per molti mesi le proprie filiali in Sicilia, Calabria e Sardegna, onde evitare che al flusso ininterrotto di *AMLIRE* se ne dovesse aggiungere un altro. Alla fine entrarono in circolazione 1.356 milioni di pezzi, per un valore complessivo pari a 86.028 milioni di lire (17.853 nel '43 e 63.841 nel '44), contro i 296.021 di vecchia valuta monarchica circolante a quei tempi (156.632 nel '43 e 248.644 nel '44)¹⁴.

Questa valanga di denaro, emessa mediante accreditamenti alle banche ed anticipazioni agli enti pubblici, fu per gli appaltatori delle opere dello Stato e dei comuni, che da molti mesi non venivano pagati, e per gli impiegati pubblici che rischiavano di rimanere senza stipendio, una salutare panacea. Essa, però, suscitò presto gravi problemi, poiché l'immissione nel mercato finanziario di rilevanti quantitativi di valuta (circa un terzo di quella nazionale), che non trovavano alcun riscontro in corrispondenti riserve auree, stimate in appena 463 milioni di lire, «minacciava di sommergere l'Italia in un caos inenarrabile di convulsioni sociali»¹⁵, tant'è che i prezzi dei generi alimentari schizzarono presto alle stelle. Tutto ciò avveniva nonostante si fosse fatto ricorso all'ammasso obbligatorio del grano e della farina, delle fave, dell'olio e di altri beni di prima necessità, che per la quasi totalità della gente restarono reperibili a prezzi di gran lunga superiori a quelli dei listini ufficiali, nonostante questi assicurassero quotazioni remunerative – ma non abbastanza – per produttori ed esercenti (**TAV. 25**). La situazione venne via via deteriorandosi nel corso dei mesi, non solo per la riluttanza dei coltivatori a portare il loro grano negli ammassi in quanto – dicevano – mancavano adeguati mezzi di trasporto (erano infatti disponibili solo muli e carretti), ma anche perché gli evasori dei regolamenti, eludendo i superficiali controlli, riuscivano a nascondere buona parte delle derrate, che poi venivano riversate nelle sacche del contrabbando con gua-

¹⁴ Cfr *Relazione del Governatore Luigi Einaudi per l'anno 1945*, Tipografia della Banca d'Italia, Roma 1946 (ristampa 1992) pagg. 57, 68-71, 194, 250.

¹⁵ *Ibidem*, pag. 71.



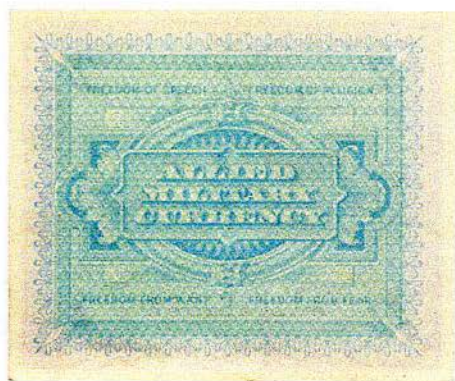
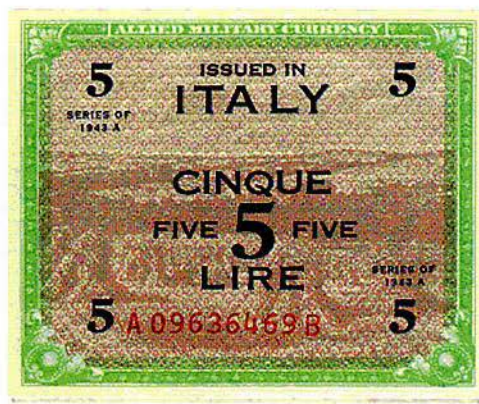
TAV. 17 - Fronte-retro di AM-LIRE series of 1943



TAV. 18 - Fronte-retro di AM-LIRE series of 1943







TAV. 21 - Fronte-retro di AM-LIRE series of 1943 A (bilingue)



TAV. 22 - Fronte-retro di AM-LIRE series of 1943 A (bilingue)



TAV. 23 - Fronte-retro di AM-LIRE series of 1943 A (bilingue). Si noti l'asterisco sulla banconota da 500 lire



TAV. 24 - Particolari ingranditi in cui si vede la sigl *f* della litografia *FLC*

MUNICIPIO DI MESSINA

LISTINO N. 10 DEI PREZZI MASSIMI DEI PRODOTTI ORTOFRUTTICOLI

In vigore dal 20 Dicembre 1943

1) I prezzi seguenti qui notati per la merce e servizio sono pel Comune di Messina ed hanno valore orientativo per tutti i Comuni della Provincia.

2) Tutti gli esercenti debbono subito mettere bene in vista nelle loro botteghe i prezzi ufficiali di merce e servizio specificati in questo listino.

3) Chiunque domandi o paghi prezzi superiori a quelli qui segnati è punibile con l'arresto e può essere punito col carcere o multa o con tutte e due le pene. Ogni bottegaio che vende a prezzi superiori ai prezzi qui segnati può a giudizio della Corte militare od altra Corte avere tutta la merce confiscata e il suo esercizio chiuso in aggiunta ad altre pene stabilite dalla Corte.

4) Il presente listino deve essere esposto al pubblico in modo visibile nei locali di vendita.

PRODOTTI	Ingresso	Consumo	PRODOTTI	Ingresso	Consumo
AGLIO secco	L. 5,50	L. 6,50 Kg.	MELE Ramette, Annurche, Limoncelle, Gelate, Cola Gelato:		
ARANCE Tarocco, Moro, San-			1.a qualità	L. 17,00	L. 20,00 Kg.
guinello.	5,00	6,00 "	2.a	12,00	14,00 "
" Bionde 1.ª qualità	4,00	5,00 "	Idem Lappione, Furche, Metellicci:		
" 2.ª	3,00	3,60 "	1.a qualità	L. 16,00	L. 19,00 "
" Vanglia	6,00	7,50 "	2.a	11,00	13,00 "
BATATE (Patate Americane)	10,00	12,00 "	Idem Lappio, Lette, Alappelle:		
BROCCOLI (massi di gr. 300 circa)	1,40	masse	1.a qualità	L. 12,00	L. 14,00 "
CAROTE 1.ª qualità	5,00	Kg.	2.a	10,00	12,00 "
CARRUBBE	7,00	8,50 "	NESPOLE invernali	5,00	6,00 "
" informate	10,50	"	NOCI	21,00	24,00 "
CASTAGNE fresche	14,00	16,00 "	NOCCIOLE crude	18,00	21,00 "
" lase	17,00	"	" tostate con guscio	"	25,00 "
" accostite	18,00	"	NOCCIOLINA americana cruda	23,00	"
" informate	21,00	23,00 "	" abbrustolita	"	35,00 "
" cocche (pastiglie)	22,00	24,00 "	POMODORO invernali	10,00	12,00 "
CARCIOFI	6,50	7,50 ord.	PERE Ricciardone mature:		
CAYOLI torri (massi di 2 teste)	1,30	masse	1.ª qualità	17,00	20,00 "
CAYOLIPORI	9,00	11,00 Kg.	II.	12,00	14,00 "
FAGIOLA pasta tenera	13,00	15,00 "	Idem Urzi 1.a qualità	15,00	17,00 "
" da sgranare	16,00	18,00 "	2.a	11,00	13,00 "
FAGIOLINI freschi	11,00	13,00 "	RAVANELLI (massi da gr. 300 circa)	1,00	mazzo
FICHI occhi 1.a qualità	30,00	34,00 "	SCAROLA bianca (2 teste)	1,00	"
" 2.a	26,00	30,00 "	" cicoria (da gr. 300 circa)	1,00	"
FICHINDIA I. Qualità	7,50	9,00 Kg.	SEGARI o GIRI	"	0,90 "
" II.	5,50	6,50 "	SORBE acerbe	5,00	6,00 Kg.
FINOCCHI (massi di 2 teste)	1,30	masse	" mature	"	8,00 "
LATTUGHE	2	3,30 "	SPINACI	"	5,00 "
LIMONI	1,50	2,00 Kg.	UVA passa, bionda, scelta	45,00	50,00 "
LUPPINI secchi	13,00	"	OLIVE verdi (comuni)	10,00	11,50 "
" curati dolci	"	14,00 "	" schiacciate senza nocce	"	18,00 "
MANDARINI Extra	5,50	6,50 Kg.	" nere naturali	16,00	18,00 "
" I. qualità	4,00	5,00 "	" bianche in salmoia	13,50	16,00 "
" II.	3,00	3,60 "	" nere	14,50	17,00 "
MANDORLE sgusciate	38,00	42,00 "	ZUCCA gialla	4,00	5,00 "
" con guscio	12,00	14,00 "	ZUCCHINE	"	2,50 "

In data di Dicembre 1943

Visto e approvato

S. B. STORY
Tenente-colonnello
Capo degli Affari Civili
Provincia di Messina

IL PODESTA'
MICELI

dagni enormi per trafficanti e speculatori. L'approvvigionamento dei centri urbani, grossi e medi, era perciò diventato particolarmente critico.

Da un documento dell'*Office of Strategic Service (OSS)* del 13 agosto 1943 risulta che il salario di un lavoratore era di lire 40 al giorno e che il pane veniva venduto a lire 3.60 al chilo, quando si trovava, per cui la maggioranza della popolazione era costretta a comprarlo alla "borsa nera" –com'era detto il minuto contrabbando – a un prezzo che oscillava tra 20 e 25 lire (a Palermo fino a 45 al chilo). In queste condizioni un impiegato o un artigiano non era in grado di mantenere la propria famiglia. Ad aggravare la situazione il mercato "nero" si estese a poco a poco anche ad altri beni di prima necessità, senza che si fosse fatto alcun serio tentativo per spazzarlo via. L'omertà chiudeva le bocche di tutti, produttori e consumatori, non di rado anche di coloro che dovevano far rispettare la legge. In tale frangente c'era chi si arricchiva e chi s'impoveriva sempre più. Alla fine del 1943 i razionamenti si ridussero a quantitativi irrisori, se non addirittura saltuari, in una condizione di estremo bisogno per le famiglie a reddito fisso, nei confronti delle quali il carovita rodeva inesorabilmente le possibilità di sopravvivenza. L'imboscamento di ogni bene, i traffici illegali degli speculatori continuarono ad essere, per gli anni dell'emergenza, una vergognosa costanza della vita siciliana, nella quale si radicarono profondamente, né l'azione di coordinamento delle attività di raccolta e distribuzione dei vari generi per i bisogni del popolo riuscì ad arginare il dilagare dell'insostenibile fenomeno. Un modesto beneficio arrecò il flusso di importazione dall'America di ingenti quantitativi di farina, pasta, carne in scatola, legumi, caffè, zucchero, biscotti, medicinali, sapone, combustibili e altro.

Il fenomeno delle lire militari demolì del tutto l'economia, già in ginocchio per i danni immensi della guerra, e forse non si va lontano dal vero se si pensa che tutto ciò fu voluto dagli alleati per dimostrare che le iniziative economiche intraprese dal fascismo nei decenni precedenti avevano prodotto solo risultati fallimentari. Si può affermare anche che l'immissione nel mercato di un consistente quantitativo di pezzi da 1.000 lire contribuì allo scardinamento del preesistente sistema valutario nazionale, a meno che non si voglia credere che gli americani non si resero conto che per guadagnare quei soldi una persona doveva lavorare quasi un mese. Senza dire che la semplice paga di un soldato statunitense, che superava di gran lunga quella di un alto funzionario dello Stato italiano, costituiva un altro fattore scatenante il terremoto inflattivo. Perciò le condizioni di vita della gente peggiorarono di giorno in giorno e il divario Nord-Sud si fece incolmabile, anche per via della diffusa corruzione e illegalità sempre più generalizzata, spesso impunita, in tutto il Mezzogiorno.

Il governo Badoglio riconobbe le *AMLIRE* dal 24 settembre 1943 come mezzo legale di pagamento e con valore uguale a quello della valuta ufficiale italiana, assieme al dollaro, utilizzato per pagare stipendi e spese di

logistica dei belligeranti. I dollari – nei tagli da 1, da 5, da 10 – portavano sul recto il timbro giallo, anziché quello comune di colore blu, affinché in blocco potessero essere dichiarati con facilità fuori corso nel caso in cui ingenti quantitativi fossero caduti in mano nemica. L'accettazione di questa valuta, tutta senza filigrana, fu confermata un anno dopo con decreto legge luogotenenziale il 12 ottobre 1944, che ne stabilì il cambio in 100 lire per dollaro. Ebbe corso legale fino al 31 luglio 1945 ed ammessa al cambio sino al 1° settembre dello stesso anno (**TAV. 26**). Da parte tedesca fu attuata una forte campagna denigratoria contro questa cartamoneta, con un massiccio lancio aereo di facsimili da 1 dollaro, che sul retro riportavano la scritta "Le promesse americane sono sempre state vane, sono balle belle e buone, sono bolle di sapone".

Pure gli inglesi immisero nel mercato una loro cartamoneta d'occupazione, già impiegata in Africa settentrionale; portava la scritta *Issued By The British Military Authority*, e i pezzi erano sia di 6 pence (con abbr. *d.* per denarius = $\frac{1}{2}$ scellino) o di 1, 2, 5, 10 scellini, che di 1 lira sterlina, corrispondenti rispettivamente a 10, 20, 50, 100, 200 e 400 unità di lire italiane. Tutti i biglietti, dotati di un filo interno di platino per renderne difficile la contraffazione, riportavano l'indicazione della serie ma non del relativo numero e dell'anno di emissione, fatta eccezione per quelli da 10 scellini e 1 sterlina che avevano serie e numero nonché in filigrana la testa della dea Minerva con elmo. Questa valuta cartacea circolò in quantità assai limitata, poiché fu poco accettata dalla popolazione, che trovava difficoltà a calcolarne il controvalore in lire (**TAV. 27**).

Dal 25 aprile 1947, a seguito di accordi con gli americani, le *AMLIRE* per decreto del Ministro del Tesoro cessarono di essere moneta d'occupazione e la Banca d'Italia diventò unica autorità emittente, al fine di unificarne la circolazione con l'altra valuta nazionale. Il 18 febbraio 1950 ne venne decretata la cessazione del corso legale a decorrere dal 30 giugno dello stesso anno, mentre la loro sostituzione presso la Banca Nazionale fu autorizzata purché fatta entro il 30 giugno 1951, termine poi prorogato al 14 aprile 1953. Quindi, raccolte in locali provvisori di sicurezza, vennero bruciate; così si concludeva la loro lunga vicenda e la storia economica di anni cruciali, riservando alla nostra lira ben altro destino ¹⁶.

Il ritiro di questa massa enorme di cartamoneta, che per gli americani aveva avuto il solo costo della stampa e con la quale essi si erano accaparrati i pochi beni disponibili, diede il colpo di grazia alla nostra econo-

¹⁶ Cfr. Ministero per i Beni e le Attività Culturali, *Bollettino di Numismatica, Banca d'Italia-Museo della banconota*, anno 2000.

Vedi anche:

Annali dell'economia italiana - 1939/1945, Istituto IPSOA.

Lessico universale Italiano, Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani, Roma 1968, pag. 546.

Enciclopedia europea, vol. I, Casa Editrice Garzanti, Milano 1976, pag. 382





mia – già duramente provata dalla guerra – gravando pesantemente sul bilancio dello Stato. Gli alleati, perciò, decisero di offrire all'Italia un fondo in dollari e sterline, valutabile circa 17 miliardi di lire, in parziale contropartita delle *AMLIRE* spese dalle loro truppe.

Anche i francobolli, editi con la dicitura *Allied Military Postage* e con la sovrastampa *Italy*, sostituirono quelli del Regno d'Italia, rimanendo in corso sino al 1° ottobre 1944. Stampati in offset dal *Bureau of Engraving and Printing* su fogli da quattrocento esemplari, ebbero una tiratura altissima (in totale 171.400.000 pezzi) e furono distribuiti gradualmente a tutti gli uffici provinciali di poste e telegrafi della Sicilia, facendo incamerare agli americani preziosa valuta italiana. Presentavano non pochi difetti di stampa e varie gradazioni di colore. I valori disponibili in un primo tempo furono soltanto di 15 centesimi, necessari per spedire cartoline postali in città; poi vennero distribuiti quelli di 25, 30, 50, 60 c. e 1, 2, 5, 10 lire. La censura delle forze alleate vagliava ogni notizia, pertanto le lettere dovevano essere imbucate con buste aperte ed era obbligatorio l'uso della lingua italiana o inglese con il divieto per disegni, simboli, schemi o parole in codice, che avrebbero potuto svelare al nemico notizie riservate. I simboli fascisti e le espressioni di propaganda di guerra rimasero per qualche mese sulle cartevalori postali, «con la sola eccezione dello scalpellamento dei fasci littori dai punzoni di Stato delle affrancature meccaniche»¹⁷ (TAV. 28).

I più grossi centri siciliani offrivano solo un'immagine di generale disgregazione economica, di diffusa indigenza, di macerie e squallore, non molto dissimile da quella che oggi ci trasmette la televisione sull'Iraq. In ogni località si susseguivano defezioni, mentre gruppi di sbandati, privi di ordini e perfino di comandanti, spinti da messaggi americani a ritornare a casa e che nulla avrebbero avuto da temere se si fossero astenuti da atti ostili nei confronti degli alleati, abbandonavano i reparti e si presentavano spontaneamente per essere dichiarati prigionieri sulla parola; quindi, assunti abiti civili, raggiungevano le proprie famiglie (TAVV. 29-30).

Contemporaneamente popolazioni affamate e deluse si abbandonavano al saccheggio di depositi e magazzini, in qualche occasione anche di abitazioni private. Nel marasma generale e nel collasso dei pubblici poteri, dava segno di grande vitalità la delinquenza, le cui fila vennero ad ingrossarsi per la liberazione o evasione di non pochi criminali: «E infatti i reati aumentarono sensibilmente alla fine del 1943. Nelle quattro province della Sicilia occidentale gli omicidi da 87 dell'anno precedente passarono a 161, le rapine da 75 a 562, le estorsioni e i sequestri di persona da 5 a 70, mentre non si contavano abigeati, furti, saccheggi; poi, alla fine del '44, gli omicidi saranno 526, le rapine 1.642, le estorsioni 171 [...].

¹⁷ Bruno Crevato-Selvaggi, *Il Regno d'Italia nella posta e nella filatelia*, II tomo, Poste italiane-Filatelia, Roma 2006, pagg. 324 e 344.



TAV. 28 - Cartolina e particolare di lettera con francobolli AMGOT (Palermo, agosto 1943 - Catania, settembre 1944)

No. 139

APPLICATION FOR PAROLE

Richiesta di liberazione sulla parola

PLACE *Nicosia*
Luogo
DATE *21 Aug 1943*
Data

TO: Commanding General, Seventh Army, United States (Allied Forces).
Al Generale Comandante la 7.^a Armata degli Stati Uniti FF. AA. Alleate

Thru: *Gen. Colina J. J. J.*
Per tramite

an officer of the Italian Army.
Un Ufficiale delle FF. AA. Italiane

DATA ON APPLICANT

Generalità del richiedente

NAME *Paterniti Gaetano* SERIAL NUMBER
Nome Numero di matricola

GRADE *Caporal maggiore* ITALIAN ARMY
Grado delle FF. AA. italiane

SICILY (Residence)
Residente in Sicilia

TOWN *Torrici* PROVINCE *Mazara*
Comune di Provincia di

OCCUPATION *chiamista*
Occupazione o mestiere

DATE OF BIRTH *17-8-912* PLACE OF BIRTH *Torrici*
Data di nascita Luogo di nascita

MARRIED (if wife not living, so state) *celibe*
Stato civile (coniugato, celibe, vedovo)

Number of minor children or dependents other than wife
Numero dei figli minori o dipendenti oltre la moglie

I, the aforementioned described individual *Cap. le mag. m.*
Io, suddetto (Grade) (Grade)

Italian Army, whose permanent home and address is as entered above, now a
delle FF. AA. italiane, domiciliato come sopra, ora

prisoner of war of the United States, request that I be released on parole for the
prigioniero di guerra degli S. U., richiede la liberazione su parola allo

purpose of going (strike out words not applicable) to (a) my home at the place
scopo (cancellare le parole non applicabili) di: (a) tornare in famiglia

shown above, to (b) *Torrici*, and engaging in a
(b) recarmi a per assumere

useful occupation. In the event that this application is approved, by signing my name to this application, I promise and agree, on my personal honor, to be bound and scrupulously to fulfill and abide by the following conditions:
allenermi alle seguenti condizioni:

(a) On reaching my above destination I will immediately report to and register with the nearest Civil Affairs Officer (AMOOT), and thereafter will personally report to the said Civil Affairs Officer as ordered by him. I will not change my place of residence without the prior approval of the Civil Affairs Officer with whom I am registered.
All'arrivo alla destinazione summenzionata mi iscriverò nel registro del più prossimo ufficio del Governo Militare Alleato, e d'ora innanzi personalmente mi presenterò presso il suddetto ufficio agli intervalli prescritti dall'Ufficiale. Io non cambierò il domicilio senza previa nulla osta dell'Ufficio del Governo Militare Alleato presso cui sarò iscritto.

(b) I will obey promptly and fully, in letter and spirit, all orders and instructions contained in Proclamations, General Orders, Ordinances or Regulations issued under authority of the Military Governor of occupied Sicily.
Mi attenderò alla scrupolosa osservanza, a tutti gli ordini ed istruzioni contenute nei Proclami, Ordini Generali, Avvisi o Regolamenti emessi dal Governo Militare Alleato della Sicilia Occupata.

(c) I will refrain from all acts hostile to the Allied Forces or helpful to the enemies of said Allied Forces, from all acts of violence, and from any act calculated to disturb public order in any way.
Mi asterrò da qualsiasi atto di ostilità contro le FF. AA. Alleate, da ogni atto di violenza, o di qualsiasi atto che potrebbe cagionare un disturbo dell'ordine pubblico.

(d) I understand fully that in the event I violate any of the foregoing conditions, my parole will be cancelled and that I may be brought to trial for such violation before a court martial. I also understand that if I am recaptured bearing arms or otherwise engaging in war against the Allied Forces I thereby forfeit the privilege of being treated as a prisoner of war and will be treated as a prisoner of war.
Riconosco che se mi rendo colpevole di venir meno a qualsiasi delle suddette condizioni, sarà annullata la liberazione su parola, e sarò tradotto innanzi al Tribunale Militare. Riconosco inoltre che se sarò ripreso portando armi o recapturato bearing arms o altrimenti impegnando in guerra contro le FF. AA. Alleate, avrò perduto i miei diritti di essere trattato da prigioniero di guerra.

immediately tried before a military tribunal and will be liable to be shot.
traddotto innanzi ad un Tribunale Militare delle FF. AA., sarà passibile della pena di morte.

Patroni G. G. G.
 Prisoner of war.
 Firma del prigioniero

Witness
 Testimone

Submitted thru:
 Trasmissione da

John A. Geyer
 Signature and rank of officer Italian Army
 Nome grado (ufficiale) delle FF. AA. Italiane

Headquarters Seventh Army
 Q. Q. del 7° Armata
 A. P. No. 758

21 Aug 1943
 Date (Data)

The foregoing application is approved and the applicant will be released on parole.
 By command of Lieutenant General George S. Patton Jr.:

1st Lt Edgar R. McLean
 Provost Marshal

The Parolee will carry on his person at all times his copy of this document. It will be exhibited to any member of the Allied Forces or any member of the Carabinieri or local police upon demand.
Il liberato porterà seco ovunque la propria copia di questo documento. Esso sarà esibito, su domanda, a qualsiasi facente parte delle FF. AA. Alleate, Carabinieri o a qualsiasi altro agente delle organizzazioni di Pubblica Sicurezza.

In confronto alla consistenza dei problemi, l'Amministrazione alleata fece, nella sostanza, quel che poté, né sempre la sua opera si rivelò accorta o corretta»¹⁸.

Frattanto le parole "territori occupati" venivano cancellate dalla denominazione *AMGOT* e rimaneva così soltanto la più rassicurante espressione di *Governo Militare Alleato (AMG)* dal 18 ottobre '43, che, attento a mantenere un'interessata tranquillità nelle retrovie dell'esercito anglo-americano, tentava di dare all'amministrazione civile una parvenza di libertà, nominando sindaci nei paesi liberati coloro che avevano la forza per garantire stabilità sociale e "ordine", a volte purtroppo uomini che facevano parte o erano ampiamente collusi con l'unico potere da tempo rispettato, il potere mafioso. Non pochi boss locali, riemersi dal limbo nel quale li aveva condannati il fascismo, o fatti uscire dalle patrie galere perché considerati "perseguitati politici" del regime, ripresero prontamente il controllo delle attività criminali e la gestione in modo sfacciatamente truffaldino di business legati ai prodotti di prima necessità, come ad esempio il grano: bastava, infatti, bloccare o ritardare di un giorno la distribuzione della razioni di pane perché alla popolazione non restasse altro da fare che ricorrere al mercato nero, unica alternativa alla grande fame di allora (all'arrivo degli anglo-americani la razione giornaliera di pane mediante la tessera annonaria era in alcune città di 50 grammi a persona, dal 15 settembre passò a 150 grammi, per giungere a metà novembre a 200) **(TAV. 31)**.

Tra gennaio e febbraio 1944 il comando alleato ritenne opportuno allentare gradualmente le misure restrittive della libertà di stampa, ripresero le attività dei tribunali civili, a mano a mano tornarono a funzionare i servizi telefonici e ferroviari, vennero riavviate alla meglio le attività scolastiche e fu autorizzata la ricostituzione delle organizzazioni politiche. Continuarono a rimanere però nelle mani degli Alleati tutte le prerogative di rilevanza strategica e militare.

Costituitosi il secondo ministero Badoglio a Brindisi, l'11 febbraio con il proclama numero 16 del governatore militare Alexander la Sicilia venne restituita, dopo sette mesi esatti dall'invasione, alla giurisdizione di un'Italia ridotta al debole Regno del Sud. Quasi un mese dopo, con decreto-legge del 18 marzo, venne istituito l'*Alto Commissariato* per la Sicilia, alle dirette dipendenze del capo del governo ma con tutte le attribuzioni delle amministrazioni centrali dello Stato, fatta eccezione per gli affari militari e di giustizia.

Il 4 giugno gli alleati mettevano piede a Roma, "città aperta", tra l'esultanza della popolazione per la liberazione dal terrore nazifascista. Ma la situazione politica era diventata caotica; Vittorio Emanuele III giorno 5 con decreto trasferiva i poteri sovrani al principe ereditario Umberto, che

¹⁸ Salvo Di Matteo, *Op. cit.*, pag. 554.

Comune di _____ Provincia di _____

CARTA SUPPLEMENTARE SPECIALE DI SETTEMBRE
PER PANE O FARINA DI GRANOTURCO

1 2 3

D. A. n.° _____ N.° _____

Rilasciata a _____

abitante in via _____

Qualifica _____

Firma _____

CEDOLA DI PRENOTAZIONE
PER IL MESE DI SETTEMBRE
CARTA SUPPLEMENTARE SPECIALE
PER PANE O FARINA DI GRANOTURCO

N.° _____

(Firma dell'interessato)

Roma - Istituto Poligrafico dello Stato

BUONI DI PRELEVAMENTO

Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	X	Timbro o firma dell'esercente
25 Settembre	26 Settembre	27 Settembre	28 Settembre	29 Settembre	30 Settembre		
Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	X	Timbro o firma dell'esercente
25 Settembre	26 Settembre	27 Settembre	28 Settembre	29 Settembre	30 Settembre		
Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE
17 Settembre	18 Settembre	19 Settembre	20 Settembre	21 Settembre	22 Settembre	23 Settembre	24 Settembre
Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE
17 Settembre	18 Settembre	19 Settembre	20 Settembre	21 Settembre	22 Settembre	23 Settembre	24 Settembre
Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE
9 Settembre	10 Settembre	11 Settembre	12 Settembre	13 Settembre	14 Settembre	15 Settembre	16 Settembre
Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE
9 Settembre	10 Settembre	11 Settembre	12 Settembre	13 Settembre	14 Settembre	15 Settembre	16 Settembre
Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE
1 Settembre	2 Settembre	3 Settembre	4 Settembre	5 Settembre	6 Settembre	7 Settembre	8 Settembre
Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE	Supplemento speciale PANE
1 Settembre	2 Settembre	3 Settembre	4 Settembre	5 Settembre	6 Settembre	7 Settembre	8 Settembre

diventava così luogotenente generale del Regno. È difficile dire che cosa il re avesse tentato di guadagnare evitando una formale abdicazione; certamente sperava, facendosi da parte, di normalizzare almeno la vita amministrativa e sociale del Paese, che si dibatteva tra emergenza e contraddizioni, tra un assoluto sbandamento e un improvvisato apparato burocratico. Seguirono le dimissioni di Badoglio e la costituzione di un governo di unità nazionale (in cui erano rappresentati tutti i partiti appena ricostituiti, dal liberale al comunista), presieduto dal socialriformista Ivanoe Bonomi (18 giugno), mentre in luglio veniva nominato alto commissario alla guida della Sicilia Salvatore Aldisio, già ministro dell'interno nell'ultimo gabinetto Badoglio e prestigioso esponente del popolarismo. Aldisio tentò, in una fase economica rovente, di risolvere il problema alimentare e dell'approvvigionamento delle materie prime; affrontò pure con duri provvedimenti repressivi l'emergenza dell'ordine pubblico, ma assai poco in verità riuscì a normalizzare. Si dichiarò antifascista e anche apertamente contrario al *Movimento Indipendentista Siciliano* (M.I.S.), che con il suo leader, l'ex deputato e sottosegretario palermitano Andrea Finocchiaro Aprile, aveva occupato la centralità dello scenario politico nonostante fosse stato osteggiato fortemente attraverso le colonne del giornale locale *Popolo e Libertà* dalla Democrazia Cristiana e dai partiti di sinistra, da tutti coloro, cioè, che avevano interesse a mantenere nell'area mediterranea l'unità italiana. Perciò operò per l'allontanamento dei sindaci e dei prefetti separatisti, che vennero sostituiti con uomini di sicura fede unitaria.

Furono invece favorevoli al separatismo, che si presentò come soggetto rappresentativo delle ataviche istanze dei siciliani all'indipendenza (nel 1812, nel 1820, nel 1848) e innalzò la bandiera giallorossa con il simbolo a tre gambe della Trinacria, non solo gli agrari aristocratici e altoborghesi con il loro seguito di gabelloti e campieri, ma anche esponenti di spicco dei numerosi *uomini d'onore* come Vito Genovese e Calogero Vizzini. Quest'ultimo, già rinchiuso in carcere e finanziariamente rovinato sotto il fascismo, nel luglio del '44 riuscì addirittura a farsi nominare sindaco del piccolo centro (Villalba) in cui spadroneggiava. E anche un altro "patriarca" mafioso, Giuseppe Genco Russo, assunto prima alla carica di sovrintendente all'assistenza pubblica di Mussomeli, diventò sindaco del suo paese natale, succedendo al potentissimo don Calò Vizzini nella guida della mafia siciliana, che venne a trovarsi nella favorevole congiuntura di essere essa stessa forza politica, mentre prima aveva dovuto cercare aiuto nelle alleanze e nelle coperture dei vari uomini al potere. Il quasi analfabeta Vizzini e i suoi soci richiamarono in vita tutte le vecchie pratiche di clientelismo, banditismo, omertà e terrorismo, ripercorsero i vecchi labirinti della criminalità per crearsi un immenso potere. Certo è che la forte infiltrazione dell'*onorata società* nelle istituzioni fu in buona parte conseguenza della leggerezza con la quale gli alleati, per pianificare e garantir-

si un rapido controllo dell'Isola e rafforzare la loro presenza nel territorio, valutarono il problema stesso della criminalità, cadendo sovente nelle trame macchinose di controversi potenti del luogo, che riuscirono a farsi nominare o a far nominare uomini-ombra nei posti più prestigiosi degli enti locali. Appartenevano, infatti alla mafia, tradizionale regista indiretta della vita politica siciliana, tre quarti dei sindaci nominati dall'*AMGOT*, che dispensò incarichi di ogni tipo a *capicosca* e financo il rilascio del porto d'armi ai loro *picciotti*. Ma bisogna pur tener conto che allora nell'Isola più della metà della popolazione adulta era analfabeta, e c'era poco da scegliere per assegnare una carica istituzionale non pagata, come quella di sindaco; inoltre la maggioranza dei comuni era lacerata da antagonismi e vecchie gelosie e quindi si incontrava particolare difficoltà nell'accordarsi per suggerire il nome di un candidato, che alla fine risultava quello di colui che più di altri si era autoreclamizzato. Comunque «non ci sono le prove – scrive lo storico Francesco Renda – e non v'è motivo di supporre una sorta di predeterminata e intenzionale congiura, partecipi anche le autorità di occupazione a tutti i livelli, bassi e alti, volta a consegnare la Sicilia nelle mani della mafia». C'è di vero, però, che stretti furono i rapporti fra i gangster americani di *cosa nostra* – per tutti facciamo il nome di Lucky Luciano, scellerato boss della droga – e l'enigmatica mafia siciliana che riuscì molto utile agli alleati, se non altro per informazioni politiche e militari. Qualcuno ha parlato anche di un romanzesco accordo tra i servizi segreti americani e la malavita organizzata (*Operazione Underworld*), ma allo stato attuale delle conoscenze storiche possiamo dire soltanto che furono commessi molti e gravi errori, a *damnatio memoriae*.

Nei confronti del separatismo contraddittoria, se non ambigua, fu la posizione assunta dai responsabili dell'*AMGOT*; in Sicilia era in atto un complesso gioco politico le cui componenti si aggrovigliavano e si contrastavano sotterraneamente: mentre alcuni (come Charles Poletti) si mostravano favorevoli alla soluzione indipendentistica, altri non prendevano in seria considerazione Finocchiaro Aprile e il suo M.I.S. Appariva inoltre assai evidente che «tra inglesi e americani c'era un sordo contrasto: gli uni e gli altri cercavano di accaparrarsi quelle posizioni di prestigio dalle quali ciascuno avrebbe potuto giungere alla pace in condizioni più o meno privilegiate»¹⁹. Gli inglesi cercavano di imporre la loro posizione politica nell'assetto dell'Italia post-fascista, parteggiando per la monarchia e la classe aristocratica, al contrario gli americani sostenevano la soluzione repubblicana. Su tutto regnava una confusione politico-ideologica senza precedenti.

Bisogna prendere atto, per non rischiare di diventare settari, che nel M.I.S. operarono anche forze genuinamente democratiche: gran parte della massa

¹⁹ AA.VV., *Storia della Sicilia*, Società editrice Storia di Napoli e della Sicilia, Palermo 1977, pag. 245.

contadina era infatti separatista, e non solo nella Sicilia occidentale dove era controllata dalla mafia, ma anche in quella orientale, angolo di mondo dove il fenomeno mafioso non aveva mai attecchito. In conclusione il separatismo si caratterizzò come la forza politica più rappresentativa, mentre tutti gli altri partiti richiamantisi all'unità d'Italia furono relegati al margine della vita pubblica. Ma quando cessò l'amministrazione militare alleata e la Sicilia ritornò allo Stato italiano, il governo separatista delle amministrazioni comunali e provinciali divenne un controsenso e lentamente si spense.

I mesi da marzo a luglio 1944 furono caratterizzati da grande passione politica e civile, ma anche da estrema miseria: la popolazione stremata dalla lunga guerra mancava di tutto, persino dell'acqua, e per sopravvivere era costretta a ricorrere al contrabbando e agli intrallazzisti, quasi sempre collegati direttamente o indirettamente con il brigantaggio. Le tensioni socio-economiche esplosero nel periodo natalizio del 1944-'45: si verificarono autentici moti populistici e operaisti di fiera intensità e gravissime sommosse del proletariato agricolo. Al sogno del possesso di un pezzo di terra, mito sempre presente nella storia delle plebi rurali, si aggiunse quello della libertà dalla fame. Il profondo malessere sociale, che aveva diramato ovunque le sue metastasi, si coniugò con la renitenza alla chiamata alle armi di un gran numero di studenti, operai, impiegati e contadini, tutti appartenenti alle classi 1922, 1923 e primo quadrimestre 1924, tra i quali non pochi richiamati a cominciare dalla classe 1914. Il rifiuto all'arruolamento nelle file dell'esercito regio si iscriveva nell'universale stanchezza per un conflitto considerato perduto. Molti si domandavano a che valeva continuare a combattere e a versare altro sangue nell'Italia centro-settentrionale, dove ancora ardeva la fornace della guerra, per uno Stato in sfacelo, ma sempre pronto a manifestarsi accentratore, oppressivo, poliziesco. Sui muri dei paesi apparvero scritte dal chiaro senso antibellico e antisabaudico: *Non presentatevi – Presentarsi significa servire i Savoia – Non siamo carne da cannone – Il popolo sino ad oggi ha mantenuto la monarchia, che ci ha dato per compenso il fascismo, la guerra, le rovine, i lutti – Dateci il pane invece del piombo*²⁰.

Il fenomeno del *non si parte*, «valicato il confine delle manifestazioni giovanili e studentesche»²¹, si trasformò in brevissimo tempo in insurrezioni armate, che divamparono a Vittoria, Giarratana, Avola, Rosolini, Santa Margherita Belice e altrove, zone in cui trovava il terreno più fertile e si sfogava anche «il generale malcontento per le condizioni di vita»²². A Catania il 14 dicembre 1944, studenti universitari assieme ad altri giovani

²⁰ Fondo Commissariato P.S. di Vittoria, busta n. 1, e Fondo Prefettura di Ragusa, busta n. 2088, presso Archivio di Stato di Ragusa.

²¹ Simona Colarizzi, *La seconda guerra mondiale e la Repubblica*, UTET 1995, pag. 341.

²² *Ibidem*.

diedero inizio ad allarmanti dimostrazioni di protesta, portando cartelloni con la scritta *Non partiremo*. Dei facinorosi appiccarono il fuoco al settecentesco palazzo del Comune e lo saccheggiarono, provocando danni enormi non solo all'edificio, che rimase inagibile per ben otto anni, ma anche al patrimonio storico che vi era custodito (arredi, archivio comunale, museo del Risorgimento)²³. Nel Ragusano la rivolta di giovani di leva, appoggiati da popolani, divampò «con devastazioni ed incendi di municipi, esattorie comunali, uffici e magazzini di derrate alimentari di enti pubblici e privati»²⁴. Privazioni, disoccupazione e la parola d'ordine *non si parte* formarono una miscela esplosiva che sfociò in alcuni comuni (Comiso e Ragusa) in episodi secessionistici con la proclamazione di effimere repubbliche popolari locali.

A Vittoria, in particolare, il 6 gennaio 1945 i ribelli riuscirono con un'azione di forza a impossessarsi di dieci fucili mod. 91, di proprietà della locale *Sezione di Tiro a Segno Nazionale*, e per procurarsene altri non esitarono a dare l'assalto prima alla caserma della guardia di finanza e dopo al commissariato di pubblica sicurezza (allora chiamato *Nucleo*), e infine alla caserma dei carabinieri. In tutt'e tre i casi i militari, accerchiati da una folla minacciosa, per evitare un'inutile strage decisero di non reagire con le armi, che finirono perciò in mano ai rivoltosi. Nel pomeriggio venne aperto con la forza il carcere mandamentale ed uscirono sessantuno detenuti per reati comuni²⁵. Nei giorni successivi si vissero ore di ansia, di trepidazione, di angosciosa tensione soprattutto perché gli insorti non trovarono alcun appoggio nei dirigenti comunisti locali, che d'accordo con il loro leader regionale volevano invece che i giovani partissero «per andare ad aiutare i partigiani del nord, gli americani, per cacciare i tedeschi, per liberar l'Italia»²⁶. Ci fu qualche sparatoria isolata per le vie cittadine contro le truppe regie intervenute per ristabilire il rispetto della legge, si verificarono anche episodi cruenti. Il pericolo gravissimo di uno scontro armato si faceva sempre più reale. Ma per fortuna i tumulti vennero presto soffocati e la calma ritornò nel paese. Seguirono i rastrellamenti di casa in casa, gli arresti (numerosi), e più tardi i processi. Per qualcuno quell'avventura si infranse miseramente nelle carceri di Catania. Solo dopo un anno e mezzo tutti poterono ritornare liberi, grazie all'amnistia e al condono concessi dal governo il 22 giugno 1946.

Ideologie, odi, insofferenze e disagi di ogni natura confluirono in una situazione che vide contrapposti due eterni e irriducibili nemici: il potere

²³ Lucio Sciacca, *Il palazzo degli elefanti*, Vito Cavallotto Editore, Palermo 1983, pagg. 107-108.

²⁴ Giovanni La Terra, *Le sommosse nel Ragusano (dicembre 1944-gennaio 1945)* in *Archivio Storico per la Sicilia Orientale*, 1973, fascicolo II, pag. 274.

²⁵ Cfr. *Fondo Prefettura di Ragusa*, busta n. 3071, presso *Archivio di Stato di Ragusa*.

²⁶ *Rivolte e memoria storica - Atti del Convegno - 1945/1995: le sommosse contro il richiamo alle armi cinquant'anni dopo*, SICILIA PUNTO 1 EDIZIONI, CATANIA 1995, PAG. 98.

con gli interessi generali da tutelare e il popolo con i suoi pressanti bisogni particolari. Per risolvere la situazione sempre in fibrillazione, si rese allora necessario potenziare le funzioni dell'Alto Commissario affiancato da una Consulta, embrione di una libera ed elettiva Assemblea Siciliana e tappa importante nel percorso verso l'Autonomia, che avrebbe consentito di risolvere in loco i problemi dell'Isola senza le remore di una burocrazia lontana e spesso assente. La Consulta incominciò subito ad occuparsi non solo dei gravi problemi della ricostruzione ma anche della elaborazione giuridica dello Statuto dell'autogoverno, da innervare armonicamente nel contesto politico-istituzionale del Paese. Si ponevano le basi per la costruzione dell'Autonomia Regionale.

Ma questa è un'altra storia. Perciò ci fermiamo qui e concludiamo, riportando nelle sue nude cifre il triste bilancio della guerra.

Nell'intera campagna di Sicilia, che vide impegnati circa 320.000 uomini dell'Asse, le perdite di vite umane, secondo calcoli attendibili, furono consistenti: caddero in combattimento circa 4.600 soldati italiani e 4.400 tedeschi. Si registrarono, inoltre, tra le nostre truppe 36.000 dispersi, mentre tra quelle germaniche 4.600.

Gli americani invece lasciarono sui campi di battaglia 2.300 uomini, i britannici 2.100, ai quali bisogna aggiungere molti altri di cui nulla si seppe perché inumati in fosse comuni o dispersi. Impressionante il numero dei feriti degli eserciti contrapposti.

Ma altro ancora, in termini di stragi di civili, di rovine nelle città e nelle campagne, di danni all'economia, di profondi dissesti e sconvolgimenti di famiglie, va conteggiato: difettavano sussistenze, vestiario, scarpe, medicinali; in molti comuni mancavano l'energia elettrica e l'acqua potabile, per la distruzione degli acquedotti; il servizio postale e quello ferroviario erano precari; ovunque spettacoli di sfacelo sociale e morale, danni e sofferenze in una Sicilia sfigurata, straziata.

Le culle erano vuote e i cimiteri pieni, vastissime le sacche dell'analfabetismo: questa l'eredità lasciata da una generazione cresciuta nella guerra, nella povertà e con un'ideologia sbagliata. Come sempre nella storia dell'umanità ci fu la gloria per i vincitori, il disprezzo per i vinti.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV., *Storia della Sicilia*, Società editrice Storia di Napoli e della Sicilia, Palermo 1977
- *Archivio dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito*
- Cartella 012: *Manoscritti e allegati relativi alla campagna di Sicilia*
- Cartella 1427: *Diari Storici Militari del XVI Corpo d'armata e dei Comandi dipendenti, compresi quelli delle unità mobili e costiere, con allegati (luglio-agosto 1943)*
- *Archivio di Stato di Ragusa, Fondo Prefettura di Ragusa, busta n. 2088 e 3071; Fondo Commissariato P.S. di Vittoria, busta n. 1*
- Attanasio Sandro, *Sicilia senza Italia, luglio-agosto 1943*, Mursia, Torino 1976
- Chabod Federico, *L'Italia contemporanea (1918-1948)*, Einaudi, Torino 1961
- Cilia Salvatore, *Non si parte*, Tipografia Schembri, Ragusa 1954
- Colarizzi Simona, *La seconda guerra mondiale e la Repubblica*, UTET 1995
- Costanzo Ezio, *Mafia e Alleati – Servizi segreti americani e sbarco in Sicilia – Da Lucky Luciano ai sindaci "uomini d'onore"*, Le Nove Muse Editrice, Catania 2006
- Crevato-Selvaggi Bruno, *Il Regno d'Italia nella posta e nella filatelia*, II tomo, Poste italiane-Filatelia, Roma 2006
- Della Volpe Nicola, *Cartoline militari*, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, Roma 1994
- Di Matteo Salvo, *Storia della Sicilia dalla preistoria ai nostri giorni*, Edizioni Arbor, Palermo 2006
- *Enciclopedia europea*, vol. I, Casa editrice Garzanti, Milano 1976
- Gavello Franco, *La cartamoneta italiana*, Eupremio Montenegro Editore, Torino 1996
- Golstein Richard, *The New York Times*, 10 agosto 2002
- La Terra Giovanni, *Le sommosse nel Ragusano (dicembre 1944 - gennaio 1945)*, in *Archivio storico per la Sicilia orientale*, 1973, fasc. II
- *Lessico universale italiano*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, Roma 1968
- Mack Smith Denis, *Le guerre del duce*, Editori Laterza, Roma-Bari 1976
- Montanelli Indro-Cervi Mario, *Storia d'Italia – L'Italia del Novecento*, Fabbri Editori, Milano 2001
- Montgomery Bernard Law, *Da El Alamein al fiume Sangro*, Milano 1950
- Murialdi Paolo, *La stampa italiana dalla liberazione alla crisi di fine secolo*, Editori Laterza, Bari 1995
- Nicolosi Salvatore, *Sicilia contro Italia (Il separatismo siciliano)*, Carmelo Trincale Editore, Catania 1981
- Occhipinti Maria, *Una donna di Ragusa*, con nota di Carlo Levi e prefazione di Paolo Alatri, Luciano Landi Editore, Firenze 1957
- L'opera è stata ripubblicata nel 1976 dalla Casa Editrice Feltrinelli con il saggio introduttivo *Un altro dopoguerra* di Enzo Forcella

- Ministero per i beni e le attività culturali, *Bollettino di Numismatica, Banca d'Italia - Museo della banconota*, anno 2002
- *Rapporto sulla situazione generale politica economica e amministrativa in Sicilia al 1° di agosto 1945*, in *Consulta Regionale Siciliana*, vol. II
- *Relazione del Governatore Luigi Einaudi per l'anno 1945*, Tipografia della Banca d'Italia, Roma 1946 (ristampa 1992)
- Renda Francesco, *Storia della Sicilia dal 1860 al 1970*, Sellerio Editore, Palermo 1985
- *Rivolte e memoria storica – Atti del Convegno – 1945/1995: le sommosse contro il richiamo alle armi cinquant'anni dopo*, Sicilia Punto L Edizioni, Catania 1995
- Santoni Alberto, *Le operazioni in Sicilia e in Calabria (luglio-settembre 1943)*, Stato Maggiore dell'Esercito – Ufficio Storico, Roma 1983
- Sciacca Lucio, *Il palazzo degli elefanti*, Vito Cavallotto Editore. Roma 1983
- Salmeggi Cesare e Parravisini Alfredo (a cura di), *2194 giorni di guerra. Cronologia illustrata della seconda guerra mondiale*, Mondatori Electa, Milano 2005

Indice delle tavole

(Le foto, gli esemplari di cartamoneta e i documenti riportati nel presente saggio fanno parte della collezione privata di V. La Ferla)

1. Cartolina del XII corpo d'armata in Sicilia (1943)
2. Sbarco americano a Scoglitti (RG)
3. Mezzi anfibi americani sulla spiaggia del Ragusano
4. *Guida della Sicilia* per i soldati inglesi
5. Prime pagine della *Guida della Sicilia*
6. Carta edita dalla britannica *RAF (Royal Air Force)* con l'indicazione degli aeroporti militari siciliani durante la guerra
7. Il teatro delle operazioni militari
8. Bunker visto dallo stradale Scoglitti-Vittoria
9. Jeep americana con le caricature dei più odiati protagonisti della guerra
10. Cippo commemorativo per i caduti nella piana di Catania
11. Gente di Sicilia che familiarizza con soldati statunitensi
12. Militari americani nel paesino di Pòllina (PA)
13. Anno scolastico 1942-'43: esemplare di pagella
14. 5 agosto 1943: irruzione di una pattuglia inglese sul lato sinistro della cattedrale di Catania
- 15./16. Avvisi *AMGOT*
- 17./20. Fronte-Retro di *AM-LIRE series of 1943*
- 21./23. Fronte-Retro di *AM-LIRE series of 1943 A* (bilingue)
24. Particolari ingranditi in cui si vede la sigla *f* della litografia *FLC*
25. Listino dei prezzi massimi dei prodotti ortofrutticoli (dicembre '43)
26. Dollari statunitensi timbro giallo
27. Cartamoneta della *British Military Authority* – BMA 1943
28. Cartolina e particolare di lettera con francobolli *AMGOT*
- 29./30. Documento (fronte-retro) di liberazione di un caporale italiano
31. Tesserà del pane

FERNANDO BATTISTA

IL PERCORSO VERSO L'UNITÀ EUROPEA E LA DIFESA COMUNE: LA COMUNITÀ EUROPEA DI DIFESA (C.E.D.)

Introduzione

Negli anni che vanno dal 1947 al 1949 videro la luce numerosi movimenti favorevoli alla creazione di una federazione europea occidentale, il maggiore dei quali fu il Movimento Federalista Europeo (MFE).

Nel maggio del 1948 questi movimenti, riuniti a congresso all'Aja, elaborarono una risoluzione per *"promuovere... l'Unione dell'Europa"*. Questa proposta venne discussa, a partire dal mese di ottobre dai cinque Ministri degli Esteri dei paesi membri del patto di Bruxelles, e nell'anno successivo, il 28 gennaio 1949, raggiunsero un accordo con una risoluzione di compromesso che contemplava la creazione di un *Consiglio d'Europa*.

Lo statuto, firmato il 5 maggio da Francia, Gran Bretagna, Italia, Belgio, Olanda, Lussemburgo, Irlanda, Danimarca, Norvegia e Svezia, prevedeva la costituzione di due organi: l'Assemblea Consultiva Europea e il Comitato dei Ministri, entrambi con competenze molto limitate in quanto ad essi venivano sottratte sia la materia militare che quella economica.

Il Consiglio d'Europa nacque, pertanto, come un luogo di dibattiti e come organo di consultazione sotto stretto controllo dei governi, proprio come un osservatorio internazionale privo di qualsiasi potere di intervento.

Il 2 maggio 1951 anche la Germania fu ammessa nel Consiglio. Ad essa furono riconosciuti diritti sempre più ampi nella direzione della propria politica interna ed estera con l'autorizzazione a ristabilire, tra l'altro, un Ministero degli Esteri e a riallacciare le relazioni diplomatiche con tutti i paesi, prerogative che le erano state precluse dalle clausole restrittive del dopo-guerra.

Mentre il primo tentativo di integrazione politica dell'Europa naufragava in quanto pochi paesi erano disposti a rinunciare alla propria sovranità nazionale, sul piano dell'integrazione economica si poteva registrare, al contrario, un notevole passo avanti con il lancio del Piano Schuman.

Elaborato in collaborazione con Jean Monnet, il progetto del Ministro degli Esteri francese, proposto nel maggio 1950, mirava a creare un mercato carbo-siderurgico unico europeo, ponendo *l'insieme della produzione franco-tedesca di carbone e di acciaio sotto un'alta autorità comune, in una organizzazione aperta alla partecipazione agli altri paesi d'Europa... La solidarietà di produzione che sarà in questo modo creata,*

*renderà evidente che ogni conflitto tra la Francia e la Germania sarà non solamente impensabile ma materialmente impossibile.*¹

Gli obiettivi del piano erano: la promozione di una più razionale distribuzione al più alto livello di produttività; un adeguato rifornimento dei vari mercati; il mantenimento dei prezzi al più basso livello possibile; l'allargamento e la modernizzazione della produzione; l'aumento delle esportazioni; il miglioramento dei livelli di vita e di lavoro degli operai addetti al settore.

La realizzazione di questi obiettivi fu affidata ad una serie di istituzioni, la più importante delle quali, l'Alta Autorità, composta di nove membri nominati per sei anni, ebbe il compito di prendere decisioni ed emettere raccomandazioni sulla produzione, la determinazione dei prezzi e la distribuzione dei finanziamenti. Veniva poi il Consiglio dei Ministri in rappresentanza degli stati membri, il cui compito era quello di coordinare l'azione dell'Alta Autorità con quella dei governi.

Il piano Schuman ebbe una larga risonanza in quanto rilanciò la prospettiva della riunificazione europea, sia pure attraverso vie diverse da quelle auspiccate dai federalisti, come confermò Schuman stesso nel presentare il suo piano: *L'Europa – disse – non può farsi in una sola volta, né sarà costruita tutta insieme. Essa sorgerà da realizzazioni concrete che creano innanzi tutto una solidarietà di fatto.*

Alla Comunità, oltre alla Francia e alla Germania, aderirono l'Italia, l'Olanda il Belgio e il Lussemburgo.

Nasceva così *l'Europa dei Sei*, alla quale non aderì la Gran Bretagna che rifiutava, categoricamente, l'abbandono anche di una sola parte della propria sovranità nazionale.

La proposta Schuman venne accolta con favore dagli Stati Uniti, mentre l'URSS la criticò duramente.

Il governo americano vi scorgeva lo strumento migliore per rimettere in moto quell'integrazione economica che, avviata dal piano Marshall, sembrava essersi fermata.

Il piano Schuman rivestiva, agli occhi degli americani, un'importanza anche maggiore sul piano politico, in quanto rappresentava la fondatezza dell'intuizione che aveva guidato il loro atteggiamento verso l'Europa, cioè che *la piena utilizzazione del potenziale tedesco ai fini del rafforzamento dell'Europa contro la minaccia sovietica sarebbe stata possibile ed accettabile per gli europei solo nel quadro dell'integrazione economica e politica*².

L'inizio della guerra in Corea, poche settimane dopo il lancio del Piano Schuman, sottolineando il vuoto militare dell'Europa occidentale, offriva agli Stati Uniti l'occasione per proporre ufficialmente il riarmo della Germania.

¹ GIORDANO G., *Storia della politica internazionale 1870/1992*, Franco Angeli ed., Milano 1994, pag.305.

² MAMMARELLA G., *Europa-Stati Uniti, un'alleanza difficile*, Vallecchi ed., Firenze, 1973.

L'intervento americano venne accolto dagli europei, inizialmente, con una certa preoccupazione che in seguito si dissolse quando le operazioni si allargarono con la partecipazione dei volontari cinesi. La nuova manifestazione dell'atteggiamento aggressivo comunista lasciava poco spazio alle manifestazioni distensive che ancora da qualche parte politica si volevano dare alle reali intenzioni di Mosca. Era arrivato il momento di rivedere tutta la strategia difensiva europea e del mondo libero in generale.

Il primo passo in questa direzione lo compirono gli Stati Uniti allorché, Dean Acheson, Segretario di Stato americano, avanzò ufficialmente la proposta del riarmo tedesco nel corso della riunione del Consiglio atlantico tenuta a New York alla fine del settembre 1950, supportando tale richiesta con l'approvazione di una nuova dottrina, la *Forward Strategy*, che spostava più ad est la linea di difesa atlantica, includendovi tutto il territorio tedesco. Alla proposta del riarmo tedesco la Francia rispose il 24 ottobre 1950, con il piano Pleven, così chiamato dal nome del Presidente del Consiglio francese allora in carica, per la creazione di una Comunità Europea di Difesa (CED), al cui interno sarebbero state integrate unità militari tedesche, solo dopo, però, che la Repubblica Federale avesse ratificato la CEECA (Comunità Europea Carbone Acciaio, originata dal Piano Schuman). L'idea, pur tra dubbi e perplessità, si fece strada. Gli americani la sostennero e i federalisti europei l'interpretarono come un passo importante verso l'integrazione politica del continente.

Iniziarono così laboriose trattative che sfociarono nel trattato istitutivo della CED, firmato a Parigi nel maggio del 1952 dai Ministri degli Esteri di Francia, Germania, Italia, Belgio, Olanda e Lussemburgo.

A questo punto iniziava il lungo dibattito per la ratifica da parte dei parlamenti nazionali, il cui difficile cammino doveva dimostrare quanto ancora sull'Europa pesasse il ricordo della guerra e quanto ancora si temesse la Germania. Alla riunione di New York si decise anche di creare un esercito integrato, costituito da una parte degli eserciti nazionali dei paesi aderenti al Patto Atlantico, il quale, in questo modo, si dotava di un'organizzazione collettiva, la *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), con una sua propria forza di intervento.

Lo scoppio della guerra in Corea fece da volano al riarmo generalizzato, reso urgente anche dalla recente costituzione della NATO, esigenza questa che provocò profonde ripercussioni nella situazione economica e sociale dell'Europa e causò gravi divergenze con gli Stati Uniti. Gli europei volevano dare la precedenza alla ricostruzione e alla ripresa economica, mentre gli americani davano maggiore peso agli armamenti. Così, a partire dal 1951, gli aiuti all'Europa cominciarono ad essere assorbiti dal riarmo a danno della ripresa economica.

La collaborazione italiana alla formazione delle organizzazioni europee proseguì con la firma del trattato istitutivo della CEECA, posta dal Ministro Sforza il 20 aprile 1951, e con la partecipazione alla conferenza di Parigi

per la creazione di un esercito europeo, indetta dalla Francia ed iniziata il 15 febbraio.

Fin dall'inizio dei lavori, l'Italia assunse un atteggiamento più avanzato di quello della Francia, auspicando una trasformazione della prevista organizzazione militare in una più ampia comunità di carattere politico ed economico.

Facendo un passo indietro, in Italia il sentimento europeista era stato sentito fin dagli anni '40 e aveva come massima espressione il movimento che si rifaceva al pensiero di Altiero Spinelli. A proposito dell'integrazione europea, e in particolare sull'importanza di avere una difesa comune europea, Spinelli così si esprimeva: *I poteri di cui l'autorità federale deve disporre, sono quelli*

*che garantiscono la fine definitiva delle politiche nazionali escludiviste. Perciò la federazione deve avere l'esclusivo diritto di reclutare e di impiegare le Forze Armate (le quali dovrebbero avere anche il compito di tutela dell'ordine pubblico interno); di condurre la politica estera; di determinare i limiti amministrativi dei vari stati associati, in modo da soddisfare alle fondamentali esigenze nazionali e di sorvegliare a che non abbiano luogo soprusi sulle minoranze etniche; di provvedere alla totale abolizione delle barriere protezionistiche ed impedire che si ricostituiscano; di emettere una moneta unica federale; di assicurare la piena libertà di movimento di tutti i cittadini entro i confini della federazione; di amministrare tutte le colonie, cioè tutti i territori ancora incapaci di autonoma vita politica*³.

De Gasperi precisò meglio questo orientamento durante i lavori della conferenza CED (26-30 dicembre 1951), con la proposta di attribuire alla futura nuova comunità la funzione di strumento della unità politica europea.

Questa proposta, che divenne l'articolo 38 del trattato istitutivo della CED, siglato a Parigi il 9 maggio 1952, dette un impulso decisivo agli obiettivi di integrazione europea. Infatti, per una iniziativa congiunta italo-francese, venne creata un'assemblea speciale con il compito di avviare il lavoro preparatorio per la formazione di una comunità politica.

Proprio dalla Francia, però, sarebbero arrivate le prime opposizioni a tale progetto che culminarono nella mancata ratifica della CED, nell'estate del 1954 da parte dell'Assemblea nazionale.

Il trattato istitutivo della Comunità Europea di Difesa, firmato a Parigi il 27 marzo 1952 dai sei paesi aderenti alla Comunità carbo-siderurgica, contemplava la costituzione di un Comitato Esecutivo di nove membri e di un Consiglio dei Ministri, che andavano ad affiancare la Corte di Giustizia e l'Assemblea Europea della CECA. A settembre, l'Assemblea iniziava la stesura della futura costituzione europea, la cui bozza venne ultimata nel marzo del 1953. Essa prevedeva un Consiglio dei Ministri europeo, uno dei Ministri nazionali, una Corte di Giustizia e un parlamento formato da un Senato, emanazione dei parlamentari nazionali, e di una Camera eletta a

³ SPINELLI A. *Il Manifesto di Ventotene ed altri scritti*, Il Mulino ed., Bologna 1999, p.87.

suffragio diretto da un elettorato multinazionale. Dunque, accanto all'esercito europeo, veniva ipotizzato un governo europeo sopranazionale.

Era inevitabile che un simile progetto dovesse provocare accesi dibattiti, inaspriti da una dichiarazione di Foster Dulles del 14 dicembre 1953, secondo cui, se la Francia non avesse proceduto alla ratifica, *gli Stati Uniti si sarebbero visti costretti ad un riesame della loro politica estera*.

A rendere più difficile il dibattito giunse la notizia della sconfitta di Dien Bien Phu in Indocina. La Francia dovette rivolgersi per aiuto agli americani, i quali, però, rifiutarono di intervenire. La sconfitta militare e l'incalzare delle discussioni sulla CED portarono al potere in Francia Mendès-France. Il nuovo Primo Ministro si trovò a dover affrontare da una parte la crisi indocinese, e dall'altra a risolvere la questione della CED.

Il primo punto fu risolto con il raggiungimento, alla conferenza di Ginevra, di un accordo per la divisione del Vietnam tra Nord e Sud lungo il 17° parallelo. Il secondo punto fu invece un fallimento.

L'opinione pubblica francese non era ancora matura per l'integrazione europea. Le correnti ostili alla CED in seno all'Assemblea nazionale imposero al governo di rinegoziare il trattato. Ma un giro di consultazioni compiuto da Mendès-France con i partners europei evidenziò l'ostilità di alcuni governi a rimettere in discussione le intese ormai raggiunte. Investita allora l'Assemblea nazionale dell'onere di decidere, il 30 agosto 1954, la tormentata vicenda si concluse con la bocciatura del trattato istitutivo dalla Comunità Europea di Difesa con 319 voti contrari e 264 a favore.

Il fallimento della CED fu la prima grave crisi che scosse il blocco occidentale. Il problema di fondo, cioè il riarmo della Germania, rimaneva ancora all'ordine del giorno.

La soluzione venne escogitata dagli inglesi e si concretizzò in una serie di accordi, firmati a Londra e a Parigi nel mese di ottobre, che prevedevano l'allargamento del patto di Bruxelles del 1948 e dell'UEO (Unione Europea Occidentale) alla Germania federale e all'Italia. Inoltre, essi riconoscevano la piena sovranità della Germania federale, dichiaravano conclusa l'occupazione militare del paese e aprivano la strada al suo ingresso nella NATO.

Sul piano internazionale il fallimento della CED non fece altro che evidenziare un'attenuazione della politica di integrazione europea, tanto viva negli anni dell'immediato dopoguerra. Fra i grandi paesi europei, Francia e Gran Bretagna avevano mostrato chiaramente la loro riluttanza a cedere fette di sovranità nazionale a favore di un'Europa sopranazionale.

L'europeismo italiano sembrò caratterizzarsi più come una scelta tattica a fini di lotta politica interna, che come una questione realmente sentita. Gli stati del Benelux erano quelli più decisamente europeisti, come anche la Germania federale per la quale, tuttavia, la scelta sembrava soprattutto dettata dalle esigenze della ricostruzione e della rinascita politica e come risposta al problema dell'unificazione rimasto drammaticamente aperto.

IL PERCORSO VERSO L'UNITÀ EUROPEA E LA DIFESA COMUNE

1. Le cause del movimento verso l'integrazione europea e i suoi sviluppi successivi.

La vita dell'Occidente europeo è stata caratterizzata nel secondo dopoguerra da un crescente orientamento verso l'organizzazione regionale. Le cause storiche di questo cambiamento geostrategico, possono essere individuate nelle relazioni intercorrenti tra gli stati europei.

La seconda guerra mondiale aveva prodotto un serio decadimento della posizione e del prestigio del continente europeo nel mondo. La perdita di mercati e di territori coloniali, la trasformazione del Commonwealth britannico in una associazione di stati indipendenti, l'allontanamento degli stati centro-orientali dal tradizionale sistema europeo e loro gravitazione politica, economica e ideologica verso l'URSS nonché la divisione della Germania e la provvisoria scomparsa dello stato tedesco furono, nel loro insieme, le manifestazioni più salienti del decadimento dell'Europa dalle storiche funzioni di centro e di direzione assolute, in passato, nella politica mondiale.

Nuove forze di attrazione maturarono nel mondo postbellico, sia ai margini che fuori dall'Europa. Stati Uniti ed URSS erano divenuti i grandi protagonisti della vita mondiale, mentre il vecchio continente si trovava nettamente diviso in due parti, ognuna delle quali costretta ad avvicinarsi, rispettivamente, a Washington o a Mosca.

La vecchia formula del *Balance of Power* aveva perduto il proprio contenuto con la scomparsa di una ricca società di stati realmente indipendenti, le cui diverse entità ed interessi fornivano materia al multiforme spiegamento della politica dell'equilibrio. Cessata l'attualità di quella formula nell'ambito mondiale, essa non ebbe più ragione di sopravvivere nelle relazioni tra gli stati europei poiché, la loro adesione all'uno o all'altro centro di potenza mondiale, poneva problemi nuovi che esigevano formule nuove.

Il comportamento degli stati europei fu diverso a seconda del centro di potenza verso il quale si orientarono: gli stati centro-orientali furono vincolati a Mosca da una serie verticale di trattati bilaterali mentre gli stati occidentali, dopo aver concluso il trattato multilaterale di Bruxelles furono, invece, vincolati agli Stati Uniti con l'Alleanza Atlantica.

Alla diversità formale dei vincoli stipulati con il rispettivo "stato guida", corrispose una sostanziale diversità di posizioni dei due gruppi di stati europei entro la rispettiva organizzazione interregionale. Agli stati dell'Europa centro-orientale non fu consentita un'organizzazione autonoma dei loro rapporti internazionali nell'ambito del sistema sovietico; tanto meno fu loro possibile conservare vincoli sostanziali con gli altri stati europei.

Una relativa autonomia di organizzazione degli stati occidentali fu inve-

ce preservata nell'ambito dell'alleanza atlantica, che aveva già avuto una sua prima impostazione con il patto di Bruxelles e l'Organizzazione Europea per la Cooperazione Economica (OECE), rendendo quindi possibile la conservazione ed il rafforzamento di un preesistente orientamento organizzativo autonomo degli stati europei, i cui rapporti con l'Alleanza Atlantica si poterono ispirare a forme integrative, e non di mera soggezione e di fusione nell'organismo interregionale.

L'orientamento verso l'organizzazione regionale non fu incoraggiato soltanto dalle dirette conseguenze europee della seconda guerra mondiale. Esso fu ispirato dall'eccezionale stato di pericolo nel quale l'Occidente europeo si era venuto a trovare a seguito all'assorbimento dell'Europa centro-orientale da parte dell'URSS. Tale orientamento faceva parte, inoltre, di una situazione generale che si formò nel dopoguerra, e dalla quale risultò in modo molto chiaro la crisi degli stati nell'affrontare compiti e scenari internazionali nuovi, dimostrando l'inadeguatezza dei loro strumenti nei confronti dell'allargarsi delle proporzioni dei problemi postbellici.

La crisi nel sistema internazionale tradizionale fu prodotta, oltre che dal contingente spostamento dei centri di forza economica e di potenza militare, dall'aumento dell'instabilità economica e sociale emersa dopo il conflitto. La struttura politica dello stato e il suo abituale comportamento verso l'esterno, subirono la pressione di condizioni economiche sovrastanti dilatare in un ambiente più vasto e multinazionale.

La stretta interdipendenza delle forze militari ed economiche, favorita da guerre condotte da coalizioni, fu il primo sintomo dell'incapacità di ogni stato nell'affrontare la minaccia di una aggressione esterna condotta contro di esso. Il coordinamento degli sforzi militari di stati alleati in caso di conflitto fu suggerito da opportunità politiche che rendevano lo strumento delle coalizioni più adatto a raggiungere la vittoria finale.

Per questi motivi, le esigenze di coordinamento internazionale che si manifestarono in guerra sopravvissero anche a conflitto finito in quanto non esclusivamente legate ad una particolare situazione bellica ⁴.

2. L'Organizzazione Europea per la Cooperazione Economica.

Occorre tener presente queste esigenze e caratteristiche nuove con le quali gli stati del dopoguerra dovettero misurare le loro tradizionali capacità interne ed internazionali, per comprendere, storicamente, il movimento verso forme di unione e di cooperazione plurinazionale più dense

⁴ Roberto Agro ha posto in rilievo i mutamenti avvenuti dopo la seconda guerra mondiale e la loro influenza sulla intensificazione della produzione di organismi internazionali nel suo recente studio *"Considerazioni su alcuni sviluppi dell'Organizzazione internazionale"*, in *"Comunità Internazionale"*, vol. VII, 1952, n. 4, pp.530-532.

e stabili, capaci di dar vita a strutture organizzative permanenti.

Diversità di soluzioni di fronte a situazioni analoghe separarono così l'Oriente dall'Occidente europeo in quanto nell'Europa orientale la vecchia forma della imposizione egemonica di un grande stato sugli altri periferici prevalse sulla rivoluzione economica e sociale.

Nell'Occidente europeo la stessa via non fu seguita per diverse condizioni storiche e politiche, per la lontananza dalla potenza americana e per il suo differente comportamento nei confronti degli stati gravitanti verso la sua orbita. In Occidente, infine, era mancato un movente rivoluzionario che nelle mani di una sola potenza sufficientemente forte divenisse un veicolo di penetrazione negli altri stati, tale da giustificare ideologicamente imposizioni imperialistiche unilaterali.

Nella fortunata assenza di una forza che li assorbisse approfittando dello sconvolgimento bellico, gli stati euro-occidentali si orientarono verso tentativi di organizzazione continentale parziale o totale, e in tale contesto, il primo istituto europeo di coordinamento intergovernativo fu l'*Organizzazione Europea per la Cooperazione Economica* (OECE).

La ricostruzione economica venne coordinata in base al programma di assistenza americana pluriennale enunciato dal Segretario di Stato Marshall, nel giugno del 1947, e la sua organizzazione fu concordata nel corso di due sessioni del Comitato per la Cooperazione Economica Europea, composto dai sedici stati che avevano accettato l'assistenza americana.

La Convenzione per la Cooperazione Economica Europea, firmata a Parigi il 16 aprile 1948⁵, costituì lo statuto dell'organizzazione, il cui scopo, come fu definito nell'art. 2: *è il raggiungimento di una sana economia europea mediante la cooperazione economica dei suoi membri*, vincolati dagli art. 2 e 9 ad una serie di impegni che ne determinavano il comportamento all'interno, nei confronti degli altri stati associati e nei riguardi dell'Organizzazione sulla materia economica proposta come fine dell'OECE. Nel preambolo (par. 3) si affermava: *ritenendo che soltanto una stretta e durevole collaborazione delle parti contraenti permette di ricostruire e di mantenere la prosperità dell'Europa e di sanare le rovine della guerra...*

L'OECE ebbe una organizzazione tripartita seguendo lo schema della maggior parte degli organismi internazionali esistenti: un Consiglio, composto da tutti i membri, un Comitato Esecutivo, composto da sette membri ed un Segretario Generale, oltre a comitati tecnici che venivano creati, volta per volta, secondo le esigenze.

Oltre a funzioni essenziali di studio, di informazione e di preparazione, l'OECE ebbe il potere di *prendere decisioni che i membri eseguiranno*, di concludere accordi con paesi membri e non, con gli Stati Uniti, e con altre organizzazioni internazionali (art. 13). Le deliberazioni dovevano essere

⁵ Vedi il testo della Convenzione in *Relazioni Internazionali*, 1948, n. 18, p. 348.

prese *di comune accordo*, cioè all'unanimità e l'astensione di un membro *non interessato alla questione* non recava ostacolo alle decisioni, che restavano valide per gli altri membri (art. 14).

La cessazione dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla Convenzione, dopo un invito a conformarsi ad essi, comportava l'esclusione del contraente in disaccordo previa mutua decisione degli altri membri (art. 26).

Non intendiamo qui approfondire i motivi di alcune insufficienze dell'OECE nel perseguimento delle sue finalità specifiche: sembra però abbastanza chiaro che una forte resistenza degli stati ad adeguarsi alle esigenze di cooperazione, una volta tradotte in forme concrete, sia stata la causa prima della debolezza dell'OECE.

Durante gli anni di assistenza americana (Economic Cooperation Administration - E.C.A.) fu conservato il criterio bilaterale nell'assegnazione degli aiuti, per la determinazione dei quali l'OECE forniva soltanto una parte degli elementi, senza alcuna possibilità di influire decisamente sulla loro destinazione. Accordi bilaterali tra gli Stati Uniti ed ognuno dei membri dell'OECE accentuarono una debole rispondenza americana al pluralismo dell'Organizzazione europea e di conseguenza furono incoraggiate le fughe degli stati dall'ambito collettivo dell'OECE. In questo modo ogni nazione poteva sollecitare per proprio conto la maggior parte di aiuti possibili (European Recovery Plan - E.R.P.), rimarcando la sopravvivenza dell'interesse nazionale sull'interesse collettivo che aveva ispirato la formazione dell'OECE.

L'esperienza dell'OECE alimentò peraltro fin dal primo anno di esistenza una corrente *unionistica*, prevalentemente economica come terreno di attuazione, ma essenzialmente politica nell'implicito spirito finalistico.

Le condizioni psicologiche per un'azione avente come fine la formazione di una unione furono ampiamente incrementate dall'esperimento dell'OECE. I tentativi di unioni doganali e di unioni economiche parziali, specie il tentativo italo-francese, accompagnarono l'ampliamento del dibattito sulle possibilità concrete di strutture internazionali più profonde, capaci di preparare la formazione di un'unione di stati europei dotata di istituti supranazionali ⁶.

⁶ Il progetto di unione doganale italo-francese nacque dal dibattito svoltosi in seno al Comitato per la Cooperazione Europea durante la sua prima sessione dell'estate 1947. Preferenze per il metodo gradualistico e per iniziali intese parziali, ispirarono i fautori dell'unione italo-francese. La dichiarazione italo-francese del 13 settembre 1947 creò una commissione mista di studio, che redasse il rapporto firmato il 22 dicembre e successivamente approvato dal gruppo di studio per le unioni doganali di Bruxelles. Il rapporto fu approvato dai governi francese ed italiano nel febbraio 1948, mentre era entrata in vigore l'unione doganale fra Olanda, Belgio e Lussemburgo (*Benelux*). Veniva firmata a Torino da Sforza e Bidault una seconda dichiarazione che affidava ad una nuova commissione la redazione di un progetto di accordo di unione economica, secondo le risultanze della prima commissione. Un testo provvisorio fu preparato nel dicembre 1948, per subire successivamente modificazioni tali da ridurlo alla forma di un rapporto che fu approvato il 22 gennaio 1949. Un progetto di trattato ne fu quindi desunto ed esso fu firmato a Parigi da Italia e Francia il 26 marzo 1949. Le difficoltà e le diffidenze, che già avevano influito su questa fase preparatoria, si addensarono dopo la firma del protocollo di Parigi. Un protocollo addizionale firmato a Parigi il 29 luglio 1949 diluì i tempi dell'unione senza fissarne di nuovi, rinviando implicitamente *sine die* il perfezionamento dell'accordo.

La presa unionistica venne indebolita da interessi sezionali entro i singoli stati, in quanto, al loro interno, iniziò a diffondersi il timore che una integrazione economica internazionale avrebbe comportato ingenti sacrifici. Quindi le economie, da sole, a fronte della sopravvivenza di interessi particolaristici, non si sarebbero potute integrare se non dietro l'impulso di una forte volontà politica espressa dagli stati interessati. Progetti e tentativi compiuti durante il primo anno E.R.P., ebbero quindi la funzione di impostare il problema fondamentale dei rapporti di precedenza tra integrazione economica a sé stante e integrazione politica, quale presupposto essenziale per l'integrazione economica. Di tutti i progetti economici, sopravvisse solo parzialmente l'unione doganale belga, olandese, lussemburghese (Benelux) stipulata fin dal 5 settembre 1944.

Il primo tentativo di proporre in termini politici le aspirazioni e le esigenze unionistiche fu compiuto dall'Italia nell'ambiente dell'OECE, con i due *memoranda* del 24 agosto e del 27 ottobre 1948, inviato il primo alla Francia e l'altro a tutti i membri dell'OECE. Il primo *memorandum*, più esplicito, proponeva una dichiarazione comune dei sedici stati membri dell'Organizzazione Europea per la Cooperazione Economica di voler promuovere una federazione europea. Pertanto, i consociati potevano essere invitati a trasformare l'OECE in organismo permanente, a creare un comitato politico dei paesi membri per l'esame delle questioni internazionali di comune interesse ed adottare punti di vista comuni, nonché istituire una Corte di giustizia europea. Il secondo *memorandum*, più cautamente, si limitò a proporre una decisione sul carattere permanente dell'Organizzazione e la rappresentanza di responsabili governativi nei suoi organi, *per sviluppare una politica economica concertata ed in un certo senso vincolante la sovranità degli stati partecipanti*⁷.

Fra le proposte presentate dall'Italia, nel febbraio successivo, venne accolta la decisione di principio di sopravvivenza dell'OECE all'erogazione degli aiuti E.R.P. ed una certa sua politicizzazione, mediante l'istituzione di un Comitato esecutivo composto di ministri responsabili⁸.

3. L'Unione Occidentale.

Contemporaneamente era sorto un nuovo nucleo di organizzazione politico-militare con il Trattato di Bruxelles. L'iniziativa del trattato fu presa dal ministro degli Esteri inglese Bevin, con il discorso pronunciato ai Comuni il 22 gennaio 1948. Bevin affermò di credere: *che i tempi siano maturi per un consolidamento dell'Europa occidentale*, spiegando però

⁷ Vedi i testi dei due memoranda in CARLO SFORZA, *Cinque anni a Palazzo Chigi*, Roma 1952, pp. 69 e 73; anche in *Relazioni Internazionali*, 1948, p. 744 e p. 800.

⁸ Vedi i testi delle risoluzioni del 15 febbraio 1949 in *Relazioni Internazionali*, 1949, p. 143.

che tale consolidamento avrebbe dovuto essere attuato mediante una cooperazione intergovernativa e non tramite una *formale unione politica* con la Francia o con altri stati. Annunciò, infatti, l'inizio di conversazioni con il Belgio, l'Olanda e il Lussemburgo, d'accordo con la Francia, cui l'Inghilterra era già legata dal trattato di Dunkerque del 4 marzo 1947, per costituire un nucleo occidentale cui più tardi avrebbe potuto aderire anche l'Italia, dato che *ora noi pensiamo ad una Europa occidentale come ad una unità facendo tutto il possibile per incoraggiare sia lo spirito che la tecnica della cooperazione*⁹.

L'eccitazione unionistica provocata dal discorso svelò la forza di una maturazione prefederalistica presente soprattutto in ambienti governativi e di avanguardia italiani e francesi; alcuni accenti del Ministro inglese furono erroneamente interpretati addirittura come un invito all'impostazione super-nazionale dell'unione anziché ad una mera cooperazione intergovernativa.

La conclusione del patto, firmato a Bruxelles il 17 marzo da Gran Bretagna, Francia, Belgio, Olanda e Lussemburgo, dissipò l'equivoco generosamente nutrito dagli ambienti di punta federalisti.

Il patto a cinque non si limitò però ad una semplice alleanza militare a scopo difensivo. Accanto ai due articoli militari (artt. 4 e 5) che prevedevano l'assistenza in caso di aggressione contro uno dei contraenti, presero posto una serie di clausole miranti ad organizzare una stabile cooperazione economica, sociale e culturale tra i contraenti. L'articolo 1 impegnava le parti ad organizzare e coordinare le proprie attività economiche *eliminando qualsiasi divergenza nella loro politica economica*; venendo così a riprendere la formula della Convenzione per la cooperazione economica europea, rafforzata dal fatto che la cooperazione stipulata tra i cinque stati veniva esplicitamente intesa a facilitare nel modo più efficace l'attività dell'OECE. Analoga cooperazione veniva stipulata per il campo sociale nell'art.2 che impegnava le parti ad unire gli sforzi mediante consultazioni dirette e in seno ad istituzioni specializzate per elevare il tenore di vita dei loro popoli e permettere il progresso sociale. Interessante è osservare che l'art. 2 impegnava i cinque stati ad elaborare un comportamento analogo in seno ad istituzioni specializzate con fini sociali ed a consultarsi per la rapida attuazione delle raccomandazioni d'ordine sociale di tali istituzioni, qualora avessero dato la loro approvazione.

Il preambolo del trattato affermava la fede dei contraenti nei diritti fondamentali dell'uomo e negli altri principi dello Statuto delle Nazioni Unite, e li impegnava a rinsaldare e difendere i principi democratici, le libertà civiche e individuali, le tradizioni costituzionali, ed in questo spirito a rafforzare i vincoli economici, sociali e culturali comuni, a cooperare lealmente e coordinare i loro sforzi *per costituire nell'Europa occidentale una*

⁹ Vedi il discorso di Bevin in *Relazioni Internazionali*, 1948, p. 69.

base solida per la ricostruzione dell'economia europea, oltre che a prestarsi assistenza in caso di aggressione.

Un Consiglio consultivo venne creato dall'art. 7 come organo permanente di consultazione che si sarebbe riunito periodicamente, o su richiesta di un membro nel caso questi ritenesse urgente una consultazione in vista della ripresa di una politica aggressiva della Germania o su qualsiasi altra situazione minacciante la pace ¹⁰.

Il Patto a Cinque od Unione occidentale veniva concepito come il nucleo iniziale di una più vasta unione politico-militare dell'Europa occidentale. Tra i punti del preambolo fu contemplata, infatti, l'associazione di altri stati ispirati agli stessi principi ed animati dalle stesse risoluzioni e con l'art. 9 si precisava che l'invito a qualsiasi altro stato ad aderire al Patto doveva essere deciso di comune accordo. L'organizzazione della cooperazione politico-militare dell'Europa occidentale veniva quindi avviata con metodo graduale, essendo già concepito il patto a cinque come un ampliamento dell'alleanza franco-inglese di Dunkerque nello spazio e nella profondità degli impegni.

4. Formazione del Consiglio d'Europa.

I due centri di cooperazione e di coordinamento creati nella primavera del 1948 (OECE e Unione occidentale di Bruxelles) concorsero sostanzialmente ad accentuare il processo organizzativo generale dell'Europa occidentale e la quasi universalità dell'OECE influì in maniera efficace ad incoraggiare le tendenze che subito si manifestarono a favore di un allargamento del sistema dei Cinque agli altri paesi membri dell'OECE. Le esigenze di coordinamento politico generale puntarono inizialmente sull'OECE che già univa, sia pure su una piattaforma esclusivamente economica, quasi tutti gli stati dell'Occidente europeo.

Le prime preferenze si rivolsero all'OECE anche perché le clausole militari del Patto a Cinque costituirono un grosso ostacolo alla generalizzazione di questo strumento, sia per la reticenza dei Cinque ad estendere il proprio settore difensivo ed i relativi impegni militari, che per le resistenze e diffidenze di alcuni paesi esclusi che, come l'Italia, in un primo tempo rifuggirono da sviluppi militari della cooperazione europea. I *memoranda* italiani dell'agosto e dell'ottobre furono indicativi in proposito, anche se furono interpretati da alcuni ambienti come una maniera indiretta di bussare alle porte dell'alleanza di Bruxelles restie a dischiudersi.

¹⁰ Vedi il testo in *Relazioni Internazionali*, 1948, p. 292. L'allusione all'aggressività tedesca era una conseguenza delle caratteristiche fondamentali del trattato di Dunkerque, dominato esclusivamente da esigenze di difesa preventiva nei confronti della Germania. Dunkerque apparteneva alla serie dei trattati bilaterali postbellici, prevalentemente antitedeschi, che furono stipulati soprattutto tra l'URSS e i paesi dell'Europa orientale nella prima fase dell'allineamento di questi alla politica sovietica.

L'inizio dei negoziati per la conclusione dell'alleanza nord-atlantica spostò, nell'autunno del 1948, su basi intercontinentali, le esigenze di sicurezza collettiva del mondo occidentale. Il problema dell'estensione graduale delle strutture militari dell'Unione occidentale non ebbe quindi più ragione di esistere, poiché i rapporti militari tra i paesi dell'Occidente vennero orientati verso un diverso dimensionamento della sicurezza comune. Il decadere delle funzioni militari del sistema a Cinque rimosse il maggiore ostacolo al suo ampliamento, consistente proprio negli impegni militari contemplati dal Trattato di Bruxelles. Allo stesso tempo furono valorizzate le possibilità che l'Unione a cinque divenisse il nucleo, o almeno lo stimolo, per la formazione di organismi di generale coordinamento politico europeo, secondo le possibilità inizialmente intraviste nell'OECE che intanto aveva mostrato debolezze istituzionali nelle stesse materie di sua diretta competenza.

Gli orientamenti esclusivamente politici della cooperazione europea furono quindi incoraggiati sia dalla virtuale decadenza degli oneri militari dell'Unione Occidentale, implicita nell'avvio del negoziato atlantico, che dall'insufficienza dell'OECE nel produrre un serio coordinamento economico tra gli stati membri.

Durante il primo anno di vita del Patto atlantico si assistette ad un lento declino dell'Unione Occidentale intesa come alleanza militare benché mantenesse ancora diversificate le proprie strutture militari, e i suoi organi agissero mediante riunioni periodiche. L'approvazione dell'organizzazione militare atlantica integrata, varata nelle sessioni atlantiche di New York (settembre 1950) e di Bruxelles (dicembre 1950), pose il problema dell'assorbimento dell'organizzazione militare a Cinque nel più vasto complesso atlantico. Il 18 dicembre 1950, subito dopo la sessione atlantica di Bruxelles, il Consiglio consultivo dell'Unione occidentale prese atto della nascita delle forze armate atlantiche integrate e decise la *revisione* della propria organizzazione difensiva, cioè la loro fusione in quella atlantica pur mantenendo in vigore gli impegni presi con il Trattato di Bruxelles.

All'Unione Occidentale spettò il compito di servire da impulso per il successivo cammino della organizzazione europea. Il problema dell'istituzione di strutture politiche che includessero tutti gli stati euro-occidentali, fu posto fin dall'estate del 1948 in seno al Consiglio consultivo dell'Unione. I membri dell'Unione furono concordi soltanto nell'opportunità generica di dar vita ad un organismo autonomo dal sistema a Cinque, dissentendo anche sul momento in cui il nuovo organismo europeo avrebbe dovuto essere istituito. La sessione dell'Aja del Consiglio, riunitasi dal 18 al 20 luglio 1948, ebbe l'incarico di esaminare un progetto del Ministro degli Esteri francese, Bidault, che proponeva l'istituzione di un Parlamento europeo. Bevin si sottrasse ad una immediata discussione del progetto e convinse i colleghi dell'Unione a rinviare l'esame per studiarlo più pro-

fondamente. Da un contemporaneo scambio di lettere tra Churchill e Attlee risultò che il governo britannico non riteneva opportuna la convocazione immediata di una Assemblea europea, in un momento in cui gravavano sui governi problemi *urgenti e complessi*; in ogni modo, una simile convocazione avrebbe dovuto essere fatta dai governi e non da associazioni indipendenti o da Parlamenti ¹¹.

La Francia non desistette dal proposito di dar vita ad un organismo europeo generale, incoraggiata evidentemente dai *memoranda* italiani dell'agosto e dell'ottobre, anche se essi indicavano una preferenza per l'OECE. Il 26 ottobre, il Consiglio consultivo dei Cinque riunito a Parigi, costituì un comitato nell'ambito dell'Unione Occidentale per esaminare e proporre ai governi *le misure da prendere per realizzare un'unione più stretta tra i paesi d'Europa*. In concreto il comitato avrebbe dovuto esaminare ed eventualmente concordare le divergenti proposte franco-belghe, che miravano a creare una Assemblea consultiva europea di diretta emanazione parlamentare, e le proposte britanniche, contemplanti l'istituzione di un Consiglio europeo composto da rappresentanti dei governi ¹².

L'opinione unionistica, organizzata in associazioni individuali, seguì l'evoluzione in seno all'Unione Occidentale, influenzando seriamente sulle inevitabili reticenze governative. Il Comitato internazionale dei movimenti per l'unità europea adottò il 18 agosto, al congresso dell'Aja, una raccomandazione rivolta ai cinque governi dell'Unione affinché si rendessero promotori di una conferenza preparatoria per l'organizzazione di un'Assemblea europea. L'importanza della pressione dell'opinione federalista fu afferrata del resto da Bevin fin nel suo discorso di gennaio, in cui a prefazione del suo *piano* volle ammonire e polemizzare con i generosi sostenitori di una rapida unione degli stati occidentali.

Il comitato dell'Unione Occidentale riuscì ad elaborare un compromesso tra i progetti britannico e franco-belga, in seguito a mutamenti strutturali portati dal governo di Londra al progetto originario, consistenti nella ripartizione del costituendo Consiglio europeo in un comitato di ministri e in una conferenza di delegazioni governative, guidate sempre da ministri, che si sarebbe dovuta riunire una volta l'anno. La costituzione del Consiglio dell'Europa fu annunciata il 28 gennaio 1949.

¹¹ Churchill, con una lettera datata 27 luglio, rimise ad Attlee un *memorandum* del Comitato internazionale dei movimenti per l'unità europea perché studiasse la possibilità di presentarlo al Parlamento inglese per attuare la convocazione di un'Assemblea di rappresentanti dei diversi Parlamenti europei. Attlee rispose nei termini su ricordati il 30 luglio. Altre due lettere furono scambiate il 21 agosto. La corrispondenza fu resa di pubblica ragione il 25 agosto. Vedi i testi in *Relazioni Internazionali*, 1948, p. 595. Oltre al motivo spiegato all'Aja concernente i legami dell'Inghilterra nell'ambito del Commonwealth, Attlee parlando dei problemi «*urgenti e complessi*» evidentemente alluse alla pericolosa situazione europea ed all'inizio degli approcci per la stipulazione del Patto Atlantico.

¹² Vedi risoluzione del Consiglio consultivo in *Relazioni Internazionali*, 1948, p. 743.

Fin dalla fine del novembre precedente, l'Italia era stata associata al lavoro del Comitato dei Cinque. Il 3 maggio fu convocata una conferenza dei Ministri degli Esteri dei dieci paesi aderenti, che a Londra procedettero, il 5 maggio, alla firma dello Statuto della nuova istituzione europea.

5. Lo Statuto del Consiglio d'Europa e i successivi emendamenti.

La discussione serrata sviluppata in seno al Comitato dei Cinque fu concentrata essenzialmente sul divario tra l'orientamento interstatale e superstatale del Consiglio dell'Europa. Nel momento in cui l'Inghilterra acconsentì alla bipartizione dell'organismo, lo stretto carattere intergovernativo fu previsto anche per il secondo organo, che invece nelle intenzioni francesi avrebbe dovuto essere una diretta emanazione dei Parlamenti nazionali. Indotta infine a cedere sulla formazione dell'Assemblea quale rappresentanza di Parlamenti e non di governi, la Gran Bretagna ripiegò e si mantenne ferma sul concetto della disparità di poteri tra organo rappresentativo dei governi ed organo rappresentativo dei Parlamenti. Al primo, infatti, fu riservato il reale potere deliberativo ed all'Assemblea una funzione più propriamente consultiva. Il Consiglio d'Europa nacque pertanto con un carattere essenzialmente interstatale, ad eccezione della variante con la quale venne prevista, al suo interno, l'esistenza di un organismo rappresentativo dei Parlamenti.

Lo Statuto del Consiglio fu composto da 42 articoli. I suoi organi vennero indicati in un Comitato di rappresentanti dei governi, un'Assemblea consultiva ed un Segretariato. Inoltre, ogni membro fu impegnato ad accettare i principi generali della libera convivenza democratica, che nel loro insieme costituirono le condizioni preliminari per l'appartenenza al Consiglio. Oltre ai dieci paesi firmatari dello Statuto, fu prevista l'estensione dell'ingresso anche verso altri Stati, a patto che fossero disposti e in grado di rispettare i principi generali contemplati nell'art. 3. Oltre ai membri con pieni diritti, l'art. 5 prevedeva l'accesso di membri associati, *in circostanze particolari*¹³ con diritto di essere rappresentati soltanto nell'Assemblea. Il recesso venne inteso come volontario, ma fu anche prevista la sua imposizione da parte del Comitato dei Ministri nei confronti dei membri che avessero violato gravemente gli impegni generali contemplati nell'art. 3. Inoltre, la sospensione temporanea della rappresentanza nel Comitato o in ambedue gli organi avrebbe colpito i membri che non fossero stati in grado di adempiere agli obblighi finanziari.

Il Comitato dei Ministri venne definito nell'art. 13 come *organo che agisce in nome del Consiglio dell'Europa*, mentre l'Assemblea consultiva, nell'art. 22, come *l'organo deliberativo*.

¹³ La categoria dei membri associati fu adottata per permettere una iniziale partecipazione parziale della Germania occidentale e della Saar al Consiglio, deliberata infatti il 2 aprile 1950. L'ammissione piena della Germania avvenne nel maggio 1951.

In realtà si poté intravedere in questo, un puro eufemismo, in quanto al Comitato venne attribuita una rigorosa preminenza sull'Assemblea, detenendo e controllando i poteri decisionali che erano propri delle Assemblee o dei Congressi degli organismi internazionali tipici. Il compito essenziale del Comitato consistette nell'esaminare l'azione necessaria per la realizzazione degli scopi del Consiglio. Le sue conclusioni venivano semplicemente comunicate ai membri oppure assumevano la forma di raccomandazioni, con la facoltà di invitare gli stati ad informarlo dell'azione da essi intrapresa in merito a tali raccomandazioni. Al Comitato, inoltre, erano demandati tutti i poteri necessari per l'esame delle questioni di competenza del Consiglio, lasciando all'Assemblea solo la facoltà di fornire suggerimenti o raccomandazioni. Una facoltà fittizia però, in quanto poteva essere esercitata soltanto in merito alle questioni che comunque venivano proposte dal Comitato stesso al fine di ottenere un parere, o che erano state inserite nell'ordine del giorno dell'Assemblea dallo stesso Comitato (art. 23).

In pratica, pur essendo il risultato di una scelta dei Parlamenti nazionali, l'Assemblea non venne mai dotata del potere di comunicare direttamente agli organismi da cui emanava, in quanto l'azione del Consiglio verso i membri era detenuta esclusivamente dal Comitato ed esercitata esclusivamente verso i governi e le Assemblee nazionali, dalle quali derivava e poteva fare arrivare la propria voce soltanto tramite i governi, a loro volta informati dal Consiglio dei Ministri. L'Assemblea cercò di imporre la propria volontà di vincolare gli stati a comunicare ai Parlamenti le proprie decisioni, ma senza grossi risultati, vedendosi respinta prontamente dal Comitato una simile proposta.

I tentativi compiuti dall'Assemblea consultiva, nelle prime sessioni, verso una revisione dei rapporti di dipendenza con il Comitato, ottenendo un certo risultato con l'emendamento dell'art. 23, adottato nel maggio 1951, pur lasciando al Comitato la facoltà di chiedere pareri all'Assemblea. Quest'ultima acquistò l'autonomia nell'elaborazione del proprio ordine del giorno e la conseguente facoltà di discutere e deliberare su questioni rientranti nei fini del Consiglio, senza dover sottostare all'approvazione preventiva del suo ordine del giorno da parte del Comitato ¹⁴.

La preminenza del Comitato sull'Assemblea venne decretata anche per la determinazione dell'organizzazione interna e della struttura del

¹⁴ L'art. 23 stabiliva: *L'assemblea consultiva discuterà e potrà fare dette raccomandazioni su ogni questione che rientri nei compiti e negli scopi del Consiglio dell'Europa definiti nel Cap. I che: 1° sia ad essa demandata dal Comitato dei ministri con l'invito di emettere un parere, o 2° sia stata approvata dal Comitato per la sua inclusione nell'ordine del giorno dell'Assemblea su proposta di quest'ultima.* L'emendamento del maggio 1951 stabiliva che: *L'Assemblea consultiva può deliberare e formulare raccomandazioni su tutte le questioni ... ; essa delibera e può formulare raccomandazioni su tutte le questioni che le vengano sottoposte dal Comitato dei ministri. L'Assemblea fissa il proprio ordine del giorno conformemente al paragrafo precedente....*

Consiglio, essendo di stretta competenza del primo tutte le questioni organizzative ad esso riguardanti (art. 16). Le norme di procedura concernenti il funzionamento interno, la nomina dei presidenti, il *quorum* ecc. furono di rispettiva competenza dei due organi, con qualche limitazione statutaria concernente la sola Assemblea (artt. 18 e 28).

Mentre il Comitato dei Ministri non ebbe vincoli per le sue sessioni, l'Assemblea venne dotata della facoltà di riunirsi, a norma dello Statuto, solo una volta l'anno, in una sessione che non sarebbe dovuta durare più di un mese, salvo consenso alla proroga dell'Assemblea stessa e del Comitato dei Ministri. Per le sessioni straordinarie si definì la loro convocazione possibile soltanto da parte del Comitato, alle riunioni del quale fu posto un solo vincolo, che consistette nell'obbligo di promuovere le proprie sessioni prima di ogni sessione dell'Assemblea (artt. 21, 32, 33, 34). Un emendamento adottato nel maggio 1951 all'art. 34 consentì la convocazione di sessioni straordinarie dell'Assemblea anche per iniziativa dell'Assemblea stessa, previo accordo con il Comitato per la data e il luogo della riunione.

Si decise di comporre il Comitato dei Ministri con un rappresentante per ogni stato, mentre per l'Assemblea venne adottata la ponderazione delle rappresentanze nazionali, fissata per i membri fondatori dall'art. 26. Per gli stati successivamente invitati ad accedere al Consiglio una simile scelta doveva essere fatta preventivamente dal Comitato (artt. 14, 26, 5)¹⁵, e ad entrambi, Comitato e Assemblea, venne concessa la possibilità di avere dei "supplenti". Le divergenze sulla composizione e competenza dell'Assemblea si manifestarono anche in merito alla procedura di nomina dei suoi membri: l'Inghilterra infatti, insistette sulla nomina governativa per privare l'Assemblea di ogni suo carattere parlamentare: l'art. 25 lasciò piena libertà ai governi per la modalità di nomina, fatto che permise al governo inglese di designare membri del Parlamento di propria autorità. Ma anche su questo compromesso si svolsero serrate battaglie in seno all'Assemblea consultiva affinché ai parlamenti fosse concessa la possibilità di designare direttamente i loro rappresentanti all'Assemblea del Consiglio dell'Europa.

Un emendamento del maggio 1951 alla norma dell'art. 25 stabilì infatti che i rappresentanti all'Assemblea dovevano essere *eletti dal proprio Parlamento o designati secondo una procedura fissata da questo*, con riserva di nomine supplementari da parte governativa, qualora il Parlamento non fosse in sessione e non avesse stabilito la procedura da seguire in tal caso.

¹⁵ Francia, Italia e Inghilterra ebbero ciascuno 18 rappresentanti nell'Assemblea: Belgio, Olanda e Svezia 6 ciascuno; Danimarca e Norvegia 4; Lussemburgo 3; la Germania occidentale ne ebbe 18. Grecia, Turchia e Islanda furono successivamente ammesse al Consiglio.

Il Comitato deliberava poi all'unanimità dei rappresentanti votanti, tranne che sulle questioni procedurali o concernenti regolamenti finanziari e amministrativi. Per tale materia fu prevista la maggioranza semplice, mentre per le questioni ritenute di importanza non fondamentale, si stabilì che la maggioranza doveva esprimersi nei due terzi dei rappresentanti votanti (articolo 20). L'Assemblea doveva deliberare a maggioranza di due terzi dei votanti, o a maggioranza semplice per questioni di procedura interna (artt. 29 e 30), ed un segretariato fu organizzato secondo norme fissate negli artt. 36 e 37. La sede del Consiglio dell'Europa fu fissata a Strasburgo.

6. Tendenze revisionistiche e dibattiti sulla formazione di una comunità politica europea.

La prima sessione dell'Assemblea consultiva, dell'agosto 1949, creò una Commissione permanente non prevista dallo Statuto, cui fu affidato il compito di coordinare e preparare i lavori dell'Assemblea e delle sue commissioni, e di tenere i contatti con il Comitato dei Ministri. Fin da quella sessione risulterono peraltro le difficoltà nelle quali l'Assemblea era costretta a lavorare. Si manifestò la tendenza ad allargare i poteri dell'Assemblea spezzando o indebolendo i vincoli statutari, tendenza che disegnò presto un aspro contrasto tra Assemblea e Comitato. D'altra parte, nello sforzo di acquistare maggiore autonomia, l'Assemblea trovava il primo ostacolo al suo stesso interno, perché per i rappresentanti di alcune correnti politiche, la struttura statutaria già contemplava il massimo margine consentito dal carattere intergovernativo del Consiglio. Salvo qualche eccezione, i deputati agivano di fatto a gruppi nazionali, dimostrando maggiore sensibilità per gli orientamenti politici dei rispettivi governi che per l'evoluzione dell'istituzione europea. Tutto ciò si manifestò in maniera più rigorosa per le rappresentanze nominate dai governi, mentre le rappresentanze nominate dai Parlamenti in qualche occasione effettuarono schieramenti superstatali ispirati all'appartenenza a partiti affini.

Una difficoltà psicologica sovrastò il Consiglio dell'Europa fin dalla sua nascita. Il Consiglio era stato creato poco dopo la conclusione del Patto nord-atlantico. I paesi europei, maggiormente preoccupati dello stato di pericolo determinato dal blocco sovietico di Berlino, rivolsero la loro più intensa attenzione verso l'organizzazione della sicurezza, dando precedenza assoluta alla formazione del Patto atlantico ed al suo consolidamento. Alle preferenze unionistiche di tipo economico, che caratterizzarono i primi due anni d'applicazione del Piano Marshall, dopo un breve interregno di preferenze politiche, subentrò l'assoluta precedenza delle necessità difensive. I primi passi del Consiglio d'Europa furono battuti proprio all'inizio delle gravi incidenze militari nella situazione europea, fatto che contribuì sensibilmente ad accentuare riserve e riluttanze verso una

rapida evoluzione unionistica prevalentemente politica. Il federalismo, e la stessa Strasburgo, assieme alle tendenze autonome della *Terza Forza* europea, furono considerati, da alcuni ambienti influenti, quasi un lusso, in tempi in cui si era quasi in attesa di un terzo conflitto mondiale. Questa atmosfera, con i suoi alti e bassi strettamente legati alla situazione generale, incoraggiò queste correnti in "aspettativa" ed ebbe una forte ripresa allo scoppio della guerra di Corea nell'estate 1950.

Malgrado ciò, Strasburgo non venne mai meno in quanto a vivacità di dibattiti e di contrasti, di cui furono protagonisti, all'interno dell'Assemblea, federalisti e funzionalisti o gradualisti, e al di fuori, Assemblea stessa e Comitato dei Ministri. Il problema strutturale, che condizionò la crescita dell'istituzione, costituì un test immediato sul quale quegli scontri avvennero. Alcuni successi si raggiunsero con gli emendamenti esaminati assieme allo Statuto. Non furono accolte invece revisioni più audaci, tra cui le raccomandazioni del 18 agosto 1950 che suggerirono una modifica del sistema di voto in seno al Comitato (soppressione del cosiddetto diritto di veto), l'obbligo per il Comitato di invitare i governi a trasmettere ai Parlamenti nazionali, per raccomandarne l'adozione, progetti di accordi deliberati dall'Assemblea consultiva con parere di trasmissione ai Parlamenti, e l'istituzione di Ministri per gli Affari Europei nei singoli gabinetti. Vivace fu l'azione della Assemblea per eliminare l'esclusione statutaria dalle competenze del Consiglio degli argomenti relativi alla difesa nazionale, contemplata in maniera esplicita nel par. d) dell'art.1.

Nella sessione dell'agosto 1950, cioè prima dell'adozione dell'emendamento all'articolo 23, l'Assemblea non tenne conto dell'esclusione dal suo ordine del giorno di punti importanti, decisa in virtù dell'art. 23 del Comitato dei Ministri. I problemi difensivi furono quindi dibattuti, malgrado il veto statutario, approfittando del fatto che il messaggio del Comitato all'Assemblea esprimeva solidarietà con le truppe delle Nazioni Unite operanti in Corea. Churchill, in tale occasione, auspicò la creazione di un esercito europeo con un Ministro europeo della Difesa, perorando la causa del riarmo tedesco. Una risoluzione per l'esercito europeo fu però successivamente respinta dal Comitato, nella sessione romana di novembre, perché considerata antistatutaria. Il Comitato fu aspro nel recidere le proposte dell'Assemblea, specie nelle sessioni di marzo, di agosto e di novembre del 1950. Soltanto nell'anno successivo, forse per effetto delle nuove iniziative unionistiche (Piani Schuman e Pleven), il Comitato estese abbastanza la sua approvazione, accettando parte delle raccomandazioni dell'Assemblea.

Oltre ai problemi di struttura interna, l'Assemblea si preoccupò subito della questione di fondo concernente l'evoluzione del Consiglio in direzione federalista. I due aspetti dell'azione revisionista erano, come già osservato, interdipendenti. Gli scarsi progressi compiuti nelle riforme strut-

turali si rifletterono quindi negativamente sul programma finale. Le continue bocciature del Comitato, tuttavia, non disarmarono in quanto, le risoluzioni respinte furono più volte ripresentate, sia pure con modifiche suggerite dalle sopravvenute circostanze. Questa tattica fu adottata, ad esempio, dall'Assemblea a proposito delle proposte miranti alla creazione di una Comunità politica europea.

Una proposta adottata nella prima sessione dell'Assemblea, nel settembre 1949, pose all'attenzione del Consiglio dell'Europa il problema della formazione di una Comunità politica europea. La proposta evidenziò, innanzi tutto, che i problemi di interesse comune previsti nell'articolo 1 non potevano essere risolti nell'ambito delle strutture statutarie del Consiglio dell'Europa, e a tal proposito, formulò istanze che miravano a sovrastare le semplici riforme strutturali, anticipando la realizzazione di nuove strutture più adatte ad una evoluzione pre-federalista. La commissione per gli affari generali venne quindi incaricata di studiare una serie di punti, alcuni dei quali concernevano semplici riforme statutarie del Consiglio ed altre un vero e proprio suo superamento.

I punti contemplati erano i seguenti: una proposta generale atta a considerare gli stati membri del Consiglio *come un tutto unico*; l'esame della situazione degli organi intergovernativi esistenti e l'esame delle diverse proposte che prevedevano una vasta collaborazione nel campo politico, economico, sociale e culturale. Questo primo gruppo poteva ancora adattarsi alla natura del Consiglio, mentre i successivi tre punti incidevano sostanzialmente sulla sfera giuridica degli stati, con mezzi che il Consiglio non aveva a disposizione. Ai punti *d)*, *e)* ed *f)* la raccomandazione poneva allo studio proposte concernenti le modifiche della struttura politica e costituzionale degli stati membri, che avrebbero potuto essere richieste da *una simile collaborazione*, proposte di natura federalista o d'altro genere, e le ripercussioni che tali proposte avrebbero potuto avere in ogni stato membro. La commissione per gli affari generali avrebbe dovuto riferire e fare concrete osservazioni in merito alle questioni sottoposte entro l'aprile 1950, insistendo soprattutto sulle modifiche strutturali necessarie negli stati membri per realizzare *una unione più stretta tra loro*¹⁶.

Il Comitato dei Ministri, nella sessione romana di novembre, sorvolò su questa ed altre raccomandazioni, per poi respingerle nella sessione del marzo 1950. L'Assemblea non cedette e la discussione sulla Comunità politica europea fu ripresa nella sessione dell'agosto 1950, in un'atmosfera resa però più tesa dalla ormai affermata insanabilità del conflitto tra i due organi del Consiglio. Il Segretario generale del Consiglio, Camille Paris, in un discorso del dicembre '50, giunse ad affermare che l'istituzione di Strasburgo aveva *carattere antifederalista*...

¹⁶ Vedi il testo in *Relazioni Internazionali*, 1919, p. 624.

7. Rapporti tra Consiglio d'Europa, OECE ed Unione Occidentale.

I problemi della trasformazione del Consiglio e della creazione di una Comunità politica europea si intrecciarono con il problema dei rapporti tra Consiglio ed altre organizzazioni europee, e con l'influenza che altre istituzioni generali già esistenti potevano esercitare sia sulla struttura del Consiglio che sull'evoluzione generale dell'organizzazione europea.

In un primo tempo la situazione sembrò abbastanza semplice, in quanto, oltre al Consiglio era chiara l'esistenza dell'OECE, organismo anche esso a carattere generale, la cui estensione geografica coincideva pressappoco con quella del Consiglio e che aveva specifici compiti di coordinamento economico. Dal marzo del 1948 era stata creata poi l'Unione Occidentale, che dati i suoi fini prevalentemente militari, veniva istituzionalmente protetta da ogni eventuale interferenza del Consiglio dell'Europa.

L'Assemblea investì immediatamente il campo economico riservato all'OECE con una dettagliata raccomandazione votata nella sua prima sessione. Il Comitato dei Ministri istituì, nel marzo del 1950, un comitato con sede a Parigi con il compito di tenere il collegamento con l'OECE. L'Assemblea, nella sessione dell'agosto 1950, riprendendo la proposta del settembre 1949 che non era stata presa in considerazione dal Comitato, ampliò i suoi obiettivi mediante l'impostazione del problema dei rapporti con l'OECE e con l'Unione Occidentale.

Con la successiva proposta del 18 agosto sui *cambiamenti nella struttura politica dell'Europa*, l'Assemblea riaffermò di considerare come scopo del Consiglio *la creazione di un'autorità politica europea, dotata di funzioni limitate, ma di poteri reali*. Venne inoltre messa in risalto la forte esigenza di operare una stretta azione di coordinamento tra le esistenti organizzazioni europee. Le attività non militari dell'Unione Occidentale avrebbero dovuto essere trasferite al Consiglio, mentre il coordinamento tra Consiglio ed OECE avrebbe potuto essere attuato mediante la fusione in un Consiglio comune del Comitato di Strasburgo e del consiglio dell'OECE.

La raccomandazione parlava di *collegamento organico* tra OECE e Consiglio dell'Europa, nell'ambito del quale ognuna delle organizzazioni avrebbe conservato la propria struttura ed autonomia¹⁷. Tra Consiglio dell'OECE e Comitato del Consiglio dell'Europa esisteva, pertanto, una differenza sostanziale: il primo impegnava i governi con le sue decisioni, mentre il Comitato di Strasburgo non prevedeva un simile investimento; dalla fusione, quindi, il Comitato di Strasburgo avrebbe tratto il vantaggio di una sua "parificazione" nei confronti del Consiglio dell'OECE.

¹⁷ Vedi il testo e i testi delle altre raccomandazioni della stessa sessione in *Relazioni Internazionali*, 1950, p.751.

Secondo quanto emerso dalla riunione del 18 agosto, risultava chiara la tendenza di fare del Consiglio il cardine delle esistenti istituzioni europee, apparendo esso come *l'ente più adatto per fornire il quadro generale di tale politica*. Il suo rafforzamento restava come condizione essenziale per lo sviluppo dell'unificazione europea, e a tal fine, alla suddetta data, vennero previste alcune delle riforme statutarie già esaminate.

La supremazia del Consiglio fu ribadita e meglio specificata nella riunione dell'Assemblea del 23 novembre, che prevede la formazione di un'Autorità europea con *funzioni limitate ma reali*, praticamente risultanti dall'integrazione nel Consiglio dell'Europa delle organizzazioni dell'OECE e dell'Unione Occidentale, mediante la assunzione delle funzioni dell'OECE e di quelle non militari dell'Unione Occidentale. Le organizzazioni integrate sarebbero state responsabili di fronte al Consiglio dell'Europa, trasformato in Autorità europea. La nuova struttura prevista per il Consiglio sfruttava quindi gli organi già esistenti, poiché Comitato dei ministri ed Assemblea erano destinati a divenire le due Camere del Parlamento europeo,¹⁸ mentre un organo più ristretto, analogo nella formazione alla Commissione permanente, avrebbe costituito l'organo esecutivo del Consiglio.

Abbastanza confusa era la delimitazione dei poteri legislativi effettivi del Parlamento e così, mentre si vigilava affinché i governi conservassero il potere di emettere *un giudizio definitivo* e che il Comitato avrebbe continuato a deliberare all'unanimità, veniva contemplato una graduale concessione al Consiglio di poteri specifici, contemplati in *progetti di legge* approvati dalle due Camere, limitatamente ad ogni questione particolare¹⁹. Il Consiglio dell'Europa che andava costituendosi, in effetti, almeno in un primo momento, non avrebbe avuto neppure i poteri di decisione impegnativi per i governi attribuiti dall'art. 13 della Convenzione dell'aprile 1948 al Consiglio dell'OECE che, secondo le proposte del 23 novembre 1950, sarebbe stato responsabile di fronte al Consiglio dell'Europa. Un organismo integrato e subordinato avrebbe quindi avuto maggiori poteri, nella sfera di sua competenza, dello stesso organismo che presiedeva l'integrazione.

L'inconciliabilità tra aspirazioni e possibilità tecnico-giuridiche consentite dallo Statuto costituì il dramma reale del Consiglio dell'Europa che nell'autunno 1951 esplose apertamente con le dimissioni del presidente dell'Assemblea, Spaak. D'altra parte, alcune iniziative dell'Assemblea, anche se a volte confuse e affrettate, erano comunque motivate dalla sana intenzione di mantenere concordi tutti i paesi membri lungo la difficile via verso una unione più stretta, e di creare una struttura generale accettabile

¹⁸ Nella raccomandazione del 18 agosto si parlava ancora genericamente di un controllo parlamentare europeo efficace da imporre alle organizzazioni intergovernative.

¹⁹ Vedi il testo in *Relazioni Internazionali*, 1950, p. 891.

per i paesi sostenitori del funzionalismo, pur cercando sempre una propensione verso il federalismo o forme più integrate di unione. Tutto ciò prima che si affermassero iniziative scaturite da accordi parziali esterni presi soltanto da alcuni dei membri del Consiglio. Tali iniziative sezionali non solo sarebbero state concorrenti ma potevano minacciare la stessa unità e forse la sopravvivenza del Consiglio.

Per questo motivo, il 23 novembre 1950, l'Assemblea ripeté la proposta presentata in agosto per una rapida integrazione del Consiglio dell'OEEC e delle organizzazioni sociali e culturali dell'Unione Occidentale, proposta che tuttavia tradì l'interesse ad un rafforzamento sostanziale del Consiglio sulla piattaforma delle altre due organizzazioni, con un appello pressoché drammatico che incitava *ad agire immediatamente, a dare urgentemente e convenientemente corso* alle raccomandazioni precedenti.

8. Origini politico-diplomatiche delle Comunità specializzate.

Istituzioni specializzate che interessavano soltanto alcuni dei membri del Consiglio dell'Europa erano già in preparazione quando il Consiglio, durante la sessione svoltasi tra agosto e novembre del 1950, tentò di forzare una soluzione di compromesso globale dell'evoluzione unionistica. Si stava infatti riproducendo, in maniera più impegnativa e profonda, il dissenso verificatosi nel primo biennio d'applicazione dell'ERP, tra progetti di unione doganale generale e progetti parziali: il dissenso cioè tra la possibilità di creare la *grande Europa* o la *piccola Europa*.

Le prime due istituzioni specializzate venivano pertanto impostate al di fuori del Consiglio dell'Europa. Esse nascevano in un ambiente e per esigenze ben diverse da quelle che avevano assistito la formazione del Consiglio dell'Europa, e prima di esso, della stessa Organizzazione Economica per la Cooperazione Europea. Le due istituzioni europee generali avevano tentato di rispondere, sia pure con strumenti insufficienti, alla richiesta di unione come scopo diretto, mentre le due specializzate, impostate nel 1950, consideravano invece l'unione come mezzo per raggiungere un fine diplomatico immediato. L'obiettivo era di giungere ad una soluzione del problema dell'integrazione tedesco-occidentale nel sistema democratico, che fosse accettabile per la Francia così come per l'Inghilterra, mediante il contenimento di un temuto squilibrio economico e militare che l'accesso tedesco al sistema occidentale avrebbe potuto produrre.

L'attualità del problema tedesco era maturata, per la mancata elaborazione di una pace, nelle eccezionali condizioni delle due Germanie mezzo sovrane, vincolate a statuti di occupazione che ne avevano scardinato l'esistenza stessa di uno stato.

Queste condizioni, da eccezionali, tendevano a divenire normali e permanenti. Per la Germania orientale il problema era, in un certo modo,

semplificato dall'ordinamento autoritario del blocco sovietico. Al momento opportuno, infatti, sarebbe stata disposta l'integrazione dei territori tedeschi occupati eretti a stato separato, secondo le convenienze e con metodi che avrebbero ridotto a tacere eventuali preoccupazioni di altri stati per uno squilibrio derivante dall'ingresso tedesco-orientale nel sistema sovietico. Per l'integrazione della Germania occidentale le cose erano destinate ad andare diversamente, non solo quanto al metodo, ma anche per l'ambiente ed il momento in cui l'integrazione veniva proposta.

Proprio questi ultimi due fattori si rivelarono particolarmente importanti nel determinare le caratteristiche e le conseguenze sull'ordinamento europeo dell'integrazione tedesco-occidentale nel sistema democratico. Due delle tre istituzioni europee esistenti erano sorte senza preoccupazioni militari o di potenza da parte dei loro membri. Istituzioni nuove che sorgevano dalla preoccupazione di sistemare la Germania Ovest nel sistema democratico, non potevano non risentire di questa origine strettamente diplomatica, connessa ad uno dei grossi problemi di potenza ereditati dal passato, quale era quello dei rapporti franco-tedeschi. L'esigenza di inserire in qualche modo la Germania Ovest nel sistema occidentale sorgeva inoltre per equilibrare il rapporto di forza tra tale sistema e quello sovietico, venendo ancora a mancare per lungo tempo una pace per l'intera Germania. Tali necessità si erano rese evidenti in seguito alla creazione del sistema atlantico ed erano frutto dell'incapacità europea di consolidare le proprie difese militari.

Aspetti politici (annessione tedesco-occidentale al mondo dell'Europa democratica), economici (peso delle risorse tedesche), diplomatici (ravvicinamento franco-tedesco e soluzione della questione della Saar) e *last but not least*, militari (riarmo della Germania), si proposero tutti insieme, senza gradualità, squilibrando le previsioni sulle quali si erano fondate sia le istituzioni europee già esistenti che l'organizzazione militare euro-americana.

L'istanza dell'accesso tedesco-occidentale si poneva quindi, al tempo stesso, sia nei confronti delle organizzazioni europee che di quelle atlantiche. Per il sistema atlantico quell'istanza era puramente militare e rispondeva a motivi di equilibrio verso l'esterno. Anche per il sistema europeo era, allo stesso tempo, militare, oltre che politica, economica e diplomatica, ma soddisfacendo i motivi esterni di equilibrio, essa creava un problema di equilibrio interno. La "semisovranità" del Reich di Bonn era un impedimento, anche se gradito per i francesi, alla soluzione del problema tedesco su base nazionale, che avrebbe per di più contribuito a nascondere, con *l'albero tedesco più vicino*, come venne espresso ironicamente da una scrittrice politica americana, *la più lontana foresta sovietica*. L'ideale per la Francia sarebbe stato il rinvio della questione tedesca, confidando sulla scarsa efficacia dei titubanti negoziati sovietico-occidentali. Ma poiché l'America non condivideva entusiasticamente questa posizione,

Parigi escogitò forme di integrazione capaci di stabilire e conservare un controllo su una convivenza franco-tedesca allargata ad altri stati, e fondata su un precostituito equilibrio di potenza economica e di forza militare tra le parti più direttamente interessate.

La formula dell'equilibrio, ormai tramontata, nelle relazioni tra gli stati del tradizionale circuito europeo, quale regola di convivenza tra opposti schieramenti interstatali, riaffiorava per giustificare piani integrativi tra diversi stati, per regolare una unione tra di essi.

Le esigenze di un equilibrio tra Francia e Germania, anziché nascere dall'esperienza dell'unione, ne condizionavano i termini, perché la stessa unione veniva escogitata quale strumento di equilibrio, e per i più estremisti, addirittura come fondamento dell'egemonia francese nell'ambito della convivenza progettata. Per questi motivi, le istituzioni nascenti non potevano che essere specializzate nelle competenze ma parziali nella estensione geografica, dato che esse avevano una matrice tradizionalmente diplomatica e militare. Nell'evoluzione delle istituzioni europee, i nuovi progetti aprivano quindi una via trasversale, ma al tempo stesso, per essere connessi alla soluzione di un grosso problema storico, acquisivano un dinamismo che era mancato alle preesistenti istituzioni. Essi potevano, pertanto, produrre, come hanno poi prodotto, forme nuove di unione in grado di superare i margini della classica ispirazione interstatale. Prendevano quindi il sopravvento gli orientamenti sezionali e funzionali, per poter meglio rispondere al particolare fine politico-diplomatico posto come obiettivo dei nuovi progetti organizzativi.

Con ciò non si vuole affermare che l'OECE e Strasburgo avessero un fragile fondamento per la mancanza di un impulso che scaturisse da problemi diplomatici classici. Le due istituzioni erano il frutto dell'esame razionale e dell'osservazione quasi distaccata della nuova realtà mondiale. Le nuove invece erano generate da una emotiva irrazionalità che tentava di adeguare alle cambiate situazioni internazionali un problema storico e diplomatico di prima grandezza, senza distaccarlo completamente dalle radici del passato, affinché queste sopravvivessero quale riserva per un futuro che si preannunciava incerto.

Le istituzioni nascenti, in funzione del problema tedesco, rispondevano inoltre ad un fine complementare non indifferente, arginare cioè, per quanto possibile, il diretto ingresso tedesco nel sistema atlantico. Esse erano destinate a fare da tramite tra Germania e alleanza atlantica, e come alcuni affermarono, a far entrare la Germania nel sistema atlantico per la porta di servizio europea. Questo secondo fine, a parte le considerazioni politiche contingenti, avrebbe peraltro maggiormente giustificato la formazione di una forte struttura integrativa resistente agli scossoni interni, e dal punto di vista unionistico, capace di dare un esempio di istituto super-statale limitato ma solido.

Accanto al problema tedesco veniva impostato il problema dei rapporti tra Comunità ed istituzioni europee e Comunità atlantica, in maniera da influenzare sensibilmente lo sviluppo delle nuove iniziative specializzate. Una definizione formale di questi rapporti fu espressa nel comunicato conclusivo delle consultazioni tra Inghilterra, Francia e Stati Uniti d'America, tenutesi a Washington dal 10 al 14 settembre 1951, durante le quali si affermò che l'orientamento dei tre grandi blocchi occidentali continuava ad appoggiare *l'inserimento della Repubblica federale (tedesca) su piede di parità nel quadro della Comunità europea a sua volta parte di una Comunità atlantica in costante sviluppo*²⁰.

Il problema dell'integrazione tedesco-occidentale nel sistema democratico fu messo in primo piano nel corso della sessione londinese del Consiglio Atlantico del maggio 1950, anche se era già stata affrontata precedentemente, nel corso di colloqui tripartiti.

Il riarmo della Germania fu richiesto esplicitamente da Acheson in una lettera inviata il 4 settembre al ministro degli Esteri francese Schuman, per essere discusso poi durante la sessione del Consiglio Atlantico di New York, dal 15 al 26 settembre 1950. Il problema fu rinviato all'esame del Consiglio della Difesa atlantico, che si riunì verso la fine di ottobre. Una insistente attività diplomatica collaterale alle due riunioni atlantiche rese ancora più duri i contrasti sorti in vista di un eventuale riarmo tedesco, e soltanto alla conferenza atlantica di Bruxelles (18-19 dicembre) venne sancito il riarmo stesso, definito però come il contributo tedesco alla difesa comune.

Parallelamente si era acuito il dissenso franco-tedesco per la Saar, economicamente vincolata alla Francia, e quindi elemento di primo piano per l'affermazione di un equilibrio economico tra Francia e Germania. Il 3 marzo 1950 erano state infatti firmate quattro convenzioni franco-saaresi che, approfondendo di fatto il distacco della Saar dalla Germania prima che esso fosse sancito formalmente da un trattato di pace, ribadivano l'unione economica franco-saarese e assicuravano alla Francia lo sfruttamento per 50 anni dei giacimenti di carbone presenti nella regione.

In questo clima nacquero dunque il Piano Schuman, per un consorzio del carbone e dell'acciaio, e il Piano Pleven, per un esercito europeo, ambedue includenti la Germania occidentale. Il Piano Schuman fu annunciato in modo inatteso dal ministro degli Esteri che gli diede il nome, con una dichiarazione del 9 maggio 1950, alla vigilia della sessione atlantica di Londra. Il Piano Pleven fu reso noto dal capo del governo francese con il discorso all'Assemblea nazionale del 24 ottobre, alla vigilia cioè della drammatica sessione del Consiglio dei ministri della Difesa atlantica, cui il Consiglio di New York aveva rimandato il problema del riarmo tedesco.

²⁰ Vedi il testo del comunicato in *Relazioni Internazionali*, 1951, p. 736.

9. Il Piano Schuman.

Il Piano Schuman fu la prima espressione del nuovo orientamento che si avvaleva di strumenti unionistici per risolvere lo storico dissenso franco-tedesco e ricondurre la Germania nell'ambito del discorso europeo. Le caratteristiche del progetto apparvero chiare fin dalla dichiarazione Schuman del 9 maggio 1950: il governo francese propose di sottoporre il complesso della produzione franco-tedesca del carbone e dell'acciaio ad un'Alta Autorità comune, in una organizzazione aperta agli altri stati europei. La messa in comune dei due prodotti basilari dell'industria moderna doveva creare basi comuni per lo sviluppo economico, considerate come *prima tappa della federazione europea*, poiché la potente unità produttiva progettata, rimanendo aperta a tutti i paesi che vi volessero aderire e mirando a fornire a questi ultimi gli elementi fondamentali della produzione industriale, *getterà le basi della loro unificazione economica*.

Schuman prevede che la messa in comune delle due fondamentali materie prime e l'istituzione di un'Alta Autorità, *le cui decisioni impegneranno la Francia, la Germania e i paesi che vi aderiranno*, avrebbero gettato *le prime basi concrete di una federazione europea*.

La proposta Schuman rivalutò in pieno il funzionamento su base economica che era fallito nel primo biennio di applicazione dell'ERP. La piattaforma economica era considerata peraltro anche in funzione di un contenimento politico-militare della Germania, poiché concerneva una produzione essenziale per scopi bellici. La considerazione della produzione economica tedesca in funzione della potenza militare, che essa aveva alimentato e avrebbe potuto ancora alimentare, orientò in un primo tempo la politica alleata di occupazione verso rigorose limitazioni produttive. Quelle limitazioni erano destinate a divenire sempre più contraddittorie con la progressiva restaurazione della sovranità della Repubblica federale, oltre che con elementari necessità economiche dalle quali non si poteva prescindere.

Il sistema di controllo internazionale unilaterale, adottato per la produzione della Ruhr, avrebbe conservato una discriminazione su base nazionale, non più conciliabile con l'integrazione tedesca nel sistema europeo ²¹. Più volte i tedeschi avevano affermato di essere disposti a mantenere le loro industrie sotto un controllo internazionale, a condizione che esso fosse esteso anche ad analoghi settori produttivi dei paesi vicini. Schuman rispose a quella istanza trasferendo su un piano d'integrazione interstatale il problema del contenimento della produzione industriale tedesca, fino allora concepito su base limitativa unilaterale.

²¹ L'Autorità internazionale della Ruhr fu istituita con l'Accordo di Londra del 28 aprile 1949 concluso tra gli Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia, Belgio, Olanda e Lussemburgo. Un accordo tra gli stessi Stati nel 19 ottobre 1951 prevede la cessazione dell'Autorità con l'entrata in attuazione del Trattato per la CECA.

Gli obiettivi militari, o meglio "smilitarizzati", del progetto furono espressi dallo stesso Schuman molto chiaramente quando affermò nella dichiarazione che *la solidarietà della produzione dimostrerà come ogni guerra tra Francia e Germania divenga non solo impensabile, ma materialmente impossibile*²².

La dichiarazione francese invitava tutti i paesi europei a negoziare rapidamente per stipulare un trattato ispirato ai seguenti principi: creazione di un'Alta Autorità comune che presiedesse all'ammodernamento della produzione, alla fornitura con identiche condizioni del carbone e dell'acciaio sui mercati dei paesi aderenti, allo sviluppo dell'esportazione comune ed al progresso uniforme delle condizioni di vita della mano d'opera di tali industrie. Per raggiungere questi obiettivi, occorreva adottare disposizioni transitorie per livellare le disparate condizioni delle produzioni dei paesi aderenti, mediante l'applicazione di un piano di produzione e di investimenti. Con la perequazione dei prezzi, poi, la circolazione del carbone e dell'acciaio nell'ambito dei paesi aderenti doveva essere subito liberata da ogni diritto doganale. A differenza di un cartello internazionale, tendente alla ripartizione ed allo sfruttamento dei mercati nazionali mediante pratiche restrittive ed il mantenimento di profitti elevati, l'organizzazione doveva assicurare la fusione dei mercati e l'espansione della produzione²³.

Bisogna riconoscere all'ideatore della dichiarazione, Monnet, una chiarezza di vedute che dimostrò che l'iniziativa non era in realtà estemporanea come parve all'inizio. Il 25 maggio 1950 il governo francese rivolse gli inviti per una conferenza sul progetto, cui aderirono Italia, Germania, Olanda, Belgio e Lussemburgo. L'Inghilterra, con le note del 27 maggio e del 3 giugno, declinò l'invito, pur desiderando di essere tenuta al corrente dello sviluppo dei negoziati²⁴.

È interessante osservare la particolare atmosfera di sospetto che accompagnò le prime mosse del piano, soprattutto per il timore manifestato da parte degli anglosassoni, che temevano un rafforzamento delle tendenze neutraliste serpeggianti nei paesi continentali, dato che la nuova spinta imposta alle strutture economiche andava in un certo senso ad alimentare il neutralismo continentale. Altre preoccupazioni sorsero negli ambienti

²² Vedi il testo della Dichiarazione in *Relazioni Internazionali*, 1950, p. 307.

²³ La Dichiarazione prevedeva la nomina di un arbitro durante i negoziati il quale avrebbe dovuto vegliare sulla conformità degli accordi ai principi enunciati e avrebbe fissato la soluzione da adottare in caso di contrasto tra i negoziatori. L'Autorità avrebbe avuto un rappresentante presso le Nazioni Unite per compilare due volte l'anno un rapporto all'Organizzazione. Vedi anche il riassunto ufficiale del documento Monnet, sul quale la Conferenza iniziò i suoi lavori, in *Relazioni Internazionali*, 1950, p. 458.

²⁴ Per l'atteggiamento inglese vedi la dichiarazione del *Foreign Office* del 3 giugno il discorso di Attlee ai Comuni del 13 giugno, l'opuscolo del partito laburista *European Unity* del 12 giugno; i testi sono in *Relazioni Internazionali*, 1950, pp. 363, 396 e 405. L'iniziale riserbo americano fu abbandonato con la relazione di Acheson al Congresso del 31 maggio: vedi *Id.*, p. 363.

industriali interessati, insofferenti di un controllo internazionale che interferisse con i loro orientamenti produttivi e di mercato.

Il 20 giugno la conferenza dei sei paesi aderenti al piano iniziò i lavori a Parigi sulla base di un documento francese. Lo scoppio della guerra in Corea contribuì sensibilmente a diradare reticenze diplomatiche e di opinione, incoraggiando il sopravvento della solidarietà di fronte ad un nuovo periodo di conflitto. Difficoltà tecniche ed economiche contribuirono, d'altra parte, a prolungare i lavori della conferenza parigina. La firma dei testi fu posta il 19 marzo 1951, mentre la firma decisiva è datata 20 aprile, e fece seguito ad una conferenza dei ministri degli Esteri dei sei stati partecipanti. L'entrata in vigore del Trattato istitutivo della Comunità del carbone e dell'acciaio (CECA) attese però oltre un anno, in quanto gli stati tardarono a ratificarlo per attenuare le resistenze interne, che più si fecero sentire nei settori economici interessati. Ma i difficili negoziati riguardanti l'esercito europeo e la riacutizzazione del dissenso per la Saar diffusero perplessità considerevoli che si riflessero anche sulla CECA. L'ultimo stato a ratificare il trattato fu l'Italia. Dal 23 al 25 luglio 1952, una volta depositate le ratifiche, il Consiglio dei ministri della CECA svolse la prima riunione esecutiva e il 10 agosto l'Alta Autorità si insediò nella sede provvisoria del Lussemburgo ²⁵.

10. Struttura della Comunità del Carbone e dell'Acciaio (CECA).

Il Trattato istitutivo della CECA venne organizzato in 93 articoli e tre allegati ai quali seguirono quattro protocolli aggiuntivi, una Convenzione relativa alle disposizioni transitorie, e le dichiarazioni relative al Trattato e alla Convenzione. La sua validità fu fissata a 50 anni.

La Comunità dispose di tre organi: l'Alta Autorità, il Consiglio dei Ministri e la Corte di Giustizia, oltre ad un Comitato consultivo di produttori, lavoratori, consumatori e commercianti. L'Alta Autorità, a sua volta, era composta di nove membri nominati per sei anni, di cui otto venivano nominati di comune accordo dagli stati membri ed il nono dagli altri otto. I membri dell'Alta Autorità esercitavano il loro mandato indipendentemente dai governi e dovevano astenersi da ogni attività incompatibile con le loro funzioni supranazionali.

Il Consiglio dei Ministri era formato invece dai rappresentanti responsabili dei sei governi mentre l'Assemblea era composta da *rappresentanti dei*

²⁵ I particolarismi nazionali ebbero una parte considerevole nelle competizioni per la scelta della sede unica o delle sedi separate dai diversi organi della CECA. Saarbrücken fu la sede preferita almeno in linea di principio. Ma poi si concluse un compromesso che insediò provvisoriamente l'Alta Autorità e la Corte di Giustizia a Lussemburgo e l'Assemblea a Strasburgo. La Corte si insediò il 10 settembre; l'Assemblea il 13. Vedi il testo del Trattato e dei Protocolli aggiuntivi in *Relazioni Internazionali*, 1951, p. 360 e segg.

popoli degli stati membri, eletti dai Parlamenti nazionali o per suffragio diretto ogni anno, nel numero di 78 membri così ripartiti: 18 per Francia, Germania e Italia, 10 per Belgio e Olanda e 4 per il Lussemburgo. La Corte contava, infine, sulla presenza di sette membri designati di comune accordo dai governi, per un periodo di sei anni ed i membri del Comitato consultivo erano nominati dal Consiglio, in base a liste presentati dagli enti interessati.

La Comunità mirava a dare nuovo impulso all'espansione economica, allo sviluppo dell'impiego ed all'elevazione del tenore di vita negli stati membri, in armonia con l'economia generale. Puntò alla proibizione di dazi doganali di entrata e di uscita, alle restrizioni quantitative della circolazione dei prodotti, esercitava il controllo delle misure discriminatorie circa i prezzi, le consegne e le tariffe dei trasporti, delle misure ostacolanti la libera scelta dell'acquirente, delle sovvenzioni o oneri speciali statali e delle pratiche restrittive miranti alla ripartizione o allo sfruttamento dei mercati (artt. 2 e 4). A tali fini le istituzioni della Comunità vigilavano sull'approvvigionamento regolare del mercato comune, sulla fissazione dei prezzi, sul mantenimento delle condizioni di sviluppo e di sfruttamento razionale della produzione; assicurando un uguale accesso alle fonti di produzione; promuovendo il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro e lo sviluppo degli scambi internazionali; vigilando sul rispetto degli equi limiti nei prezzi praticati sui mercati esteri (art. 3). In base all'articolo 5, la Comunità svolgeva la sua missione con interventi limitati (art. 5).

Il carattere superstatale della CEECA venne impresso innanzi tutto dalla procedura di formazione della volontà dei suoi due organi esecutivi e dall'ampiezza dei loro poteri. Le deliberazioni dell'Alta Autorità erano infatti acquisite a maggioranza dai membri che la componevano. Essa inoltre prendeva decisioni *obbligatorie in tutti i loro elementi*, formulava raccomandazioni *che comportano obblighi nei fini che esse indicano, ma lasciano a coloro che ne sono l'oggetto la scelta dei mezzi propri per raggiungere detti fini*; ed emetteva infine pareri non vincolanti (artt. 13 e 14).

Il Consiglio dei Ministri aveva il compito di *armonizzare l'azione dell'Alta Autorità e quella dei governi responsabili della politica economica generale dei loro paesi* (art. 26), deliberando, a seconda dei casi, a maggioranza assoluta, compreso il voto di almeno uno stato che assicurasse il 20 per cento del valore totale della produzione carbo-siderurgica della Comunità, a maggioranza qualificata oppure all'unanimità.

Una stretta concorrenza nelle funzioni esecutive dell'Alta Autorità e del Consiglio garantiva l'esercizio effettivo delle attribuzioni e dei controlli in materia di politica economica e il funzionamento delle competenze concorrenti tra CEECA e stati membri. L'interdipendenza delle funzioni dell'Alta Autorità e del Consiglio costituì quindi la base essenziale per l'equilibrio dei poteri superstatuali di detta Autorità con gli interessi degli stati rappresentati dal Consiglio.

La concorrenza tra i due organi esecutivi si manifestava mediante lo scambio di informazioni, tramite consultazioni reciproche e con iniziative del Consiglio allo scopo di poter studiare proposte e misure comuni per il raggiungimento dei fini della Comunità (art. 26).

I pareri conformi del Consiglio dovevano essere richiesti dall'Alta Autorità nei seguenti casi: per richiedere garanzie statali per prestiti contratti dall'Alta Autorità (art. 51); per facilitare il finanziamento di programmi industriali su richiesta di governi membri, al fine di riassorbire mano d'opera messa in difficoltà da disposizioni del Trattato (artt. 53, 6); per contribuire direttamente ad investimenti miranti all'incremento della produzione, per abbassare i prezzi e quindi facilitare gli scambi dei prodotti carbo-siderurgici (art. 54); per contribuire dai propri fondi a ricerche tecniche ed economiche (artt. 55, e); per definire le pratiche di *dumping* o discriminatorie interdette (artt. 56, D); per autorizzare compensazioni tra imprese carbonifere situate in bacini diversi, onde evitare che i prezzi fossero fissati al livello di produzione delle miniere più costose (artt. 56, 4); per stabilire un regime di quote di produzione in caso di riduzione della domanda (art. 58); per stabilire restrizioni all'esportazione verso paesi esterni alla Comunità (artt. 59, 5); per redigere il regolamento che definisse gli elementi costituenti il controllo di un'azienda in merito alla creazione di concentrazioni orizzontali o verticali (artt. 61, D); per raccomandare la concessione di vantaggi a mano d'opera colpita da riduzioni salariali imposte per creare aggiustamenti permanenti delle imprese (artt. 63, 3); per fare raccomandazioni ai governi non previste nel Trattato (art. 84), e per sanzioni dell'Alta Autorità contro stati inadempienti (art. 80).

Il Consiglio decideva all'unanimità le misure necessarie per istituire un regime speciale di quotazioni e di ripartizione dei prodotti in caso di scarsità non fronteggiabile con i mezzi ordinari posti a disposizione dell'Alta Autorità e doveva prima riconoscere all'unanimità lo stato eccezionale e poi decidere sulle proposte fatte dall'Autorità. La cessazione del regime speciale veniva decretata dall'Alta Autorità dopo consultazione con il Consiglio e il Comitato consultivo, salvo parere unanime sfavorevole del Consiglio.

In caso di difetto di iniziativa dell'Alta Autorità la cessazione poteva essere decisa dal Consiglio (art. 59).

Il Consiglio decideva sui dati minimi o massimi dei membri verso stati esterni, in base a proposte dell'Alta Autorità (art. 67), proponendo sempre a quest'ultima anche la cessazione di regimi di quote (art. 58). Ai difetti di iniziativa dell'Alta Autorità il Trattato provvedeva dando potere ad uno o più stati membri di investire il Consiglio per iniziative conformi, in merito alla fissazione dei prezzi minimi e massimi per l'esportazione (artt. 56, 3, e), per l'instaurazione di regimi di quote (art. 58), per far cessare regimi speciali creati per far fronte ad una scarsa produzione (artt. 59, 6). Nei due primi casi, il Consiglio non si sostituiva all'Alta Autorità, ma la invitava a fissare i prezzi di esportazione o le prescriveva l'instaurazione di un regime di quote.

La CECA aveva una personalità giuridica (art. 6) con capacità di concludere accordi internazionali con terzi stati per stabilire le basi della cooperazione con essi (par. 1b e 2 della Convenzione) particolarmente con l'Inghilterra (par. 14 della Convenzione), e per applicare le disposizioni del protocollo sui privilegi e immunità.

L'Alta Autorità aveva quindi la superiorità di azione e di decisione, fatto che accentuava il suo carattere superstatale, subordinando i poteri del Consiglio dei Ministri nazionali ai suoi. Entrava in diretto rapporto con i governi allo scopo di consultarsi in ogni momento con essi (art. 46), per cooperare al fine di regolare o influenzare il consumo generale. Rivolgeva raccomandazioni direttamente ai governi, che, come già osservato, avevano solo la facoltà di scegliere i mezzi per attuarle ²⁶.

Gli stati membri erano impegnati a prendere *ogni misura generale o particolare propria ad assicurare l'esecuzione degli obblighi risultanti per essi dalle decisioni e raccomandazioni delle istituzioni della Comunità ed a facilitare a questa il compimento della sua missione* (art. 79). I casi di inadempienza agli obblighi assunti da parte di un membro erano di competenza in prima istanza dell'Alta Autorità e, in seconda istanza, del Consiglio. Una volta preso atto, con decisione motivata, dell'inadempienza, dopo aver ascoltato le osservazioni dell'inadempiente, l'Alta Autorità stabiliva un termine entro il quale lo stato poteva eseguire il proprio obbligo, e nel caso in cui un ricorso alla Corte fosse stato respinto, l'Alta Autorità, con avviso conforme del Consiglio espresso a maggioranza di due terzi, poteva decidere sanzioni pecuniarie o sospensive. Se tali misure si fossero rivelate non sufficienti, la decisione era rinviata al Consiglio, trasformando così il contenzioso in un problema di natura essenzialmente politica (art. 80). L'espulsione non era espressamente prevista, e così neppure il recesso, e l'eventuale accesso di altri stati europei era prerogativa del Consiglio (art. 94).

I poteri della Comunità in materia di politica commerciale verso terzi non poteva però superare quelli riconosciuti agli stati dai loro accordi internazionali (art. 67). L'Alta Autorità vigilava anche sull'amministrazione e sul controllo delle licenze di importazione e di esportazione tra stati membri e terzi stati (art. 68). Infine gli stati dovevano comunicare progetti di accordi con terzi stati concernenti carbone, acciaio, o altre materie prime o attrezzature industriali interessanti le due produzioni, in modo da

²⁶ L'Alta Autorità emanava raccomandazioni ai governi: per assicurare il rispetto delle regole poste per interdire misure di *dumping* (art. 56, 5, b); per ottenere, nel quadro delle legislazioni nazionali, l'esecuzione delle misure adottate contro concentrazioni di imprese ritenute contrarie al Trattato (articolo 61, 5); perché rimedino a conseguenze dannose per imprese di altri Stati membri derivanti da misure nazionali concernenti i costi di produzione e comportanti ripercussioni sensibili sulle condizioni di concorrenza con imprese di altri membri (art. 62, 1); per assicurare vantaggi alla mano d'opera di imprese che praticavano prezzi bassi mediante bassi salari (art. 63, 2); altre raccomandazioni ritenute necessarie ma non previste dal Trattato e appoggiate da un parere unanime del Consiglio (art. 84).

permettere all'Alta Autorità di evidenziare eventuali clausole ostacolanti l'applicazione del Trattato (art. 70). La sua azione si estendeva inoltre fino al controllo dell'esportazione carbo-siderurgica verso terzi stati (art. 59).

I caratteri di istituzione superstatale della CEEA furono peraltro ribaditi, in maniera da farne un elemento sostanziale di avvio verso la federazione, dai diretti poteri dell'Alta Autorità verso le persone od imprese: poteri che manifestarono un vero e proprio processo interindividuale dell'istituto. L'Alta Autorità indirizzava decisioni e rivolgeva richieste di informazioni direttamente ad imprese industriali e commerciali, senza passare per il tramite dei rispettivi governi (artt. 46 e 48). *Le decisioni e raccomandazioni, quando hanno un carattere individuale, obbligano l'interessato per effetto della notifica che gliene viene fatta. Negli altri casi, esse sono applicabili per il solo effetto della loro pubblicazione* (art.15). In virtù dei suoi poteri di controllo sui prezzi, sulla difesa del sistema di concorrenza, con le restrizioni poste alle concentrazioni di aziende miranti a determinare i prezzi, a restringere o controllare la produzione o a ripartire i mercati, con poteri concernenti il riequilibrio della mano d'opera, l'Alta Autorità stabiliva così i suoi rapporti direttamente con le aziende.

Essa inoltre aveva il potere di colpire con pesanti sanzioni gli inadempienti ²⁷, procurarsi i mezzi finanziari necessari al proprio funzionamento con un diretto prelievo di tributi sulla produzione (art. 49) e non mediante contributi degli stati. *Le decisioni dell'Alta Autorità comportanti obblighi pecuniari formano titolo esecutivo. L'esecuzione forzata sul territorio degli stati membri è perseguita seguendo le vie di diritto in vigore in ciascuno di questi stati e dopo che sarà posta, senza altra forma di controllo che quella della verifica dell'autenticità di queste decisioni, la formula esecutiva usata nello stato sul territorio del quale la decisione deve essere eseguita* (art. 77).

I suoi agenti, una volta nel territorio dei singoli stati, venivano investiti dei diritti e dei poteri attribuiti dalle legislazioni rispettive agli agenti delle amministrazioni fiscali statali (art. 79). Privilegi e immunità della CEEA e dei suoi funzionari vennero istituiti con un appropriato protocollo.

La Corte si pronunciava *sui ricorsi in annullamento per incompetenza, violazione di forme sostanziali, violazione del Trattato o di ogni norma di diritto relativa alla sua applicazione, o per stornamento di potere, formati contro le decisioni, e raccomandazioni dell'Alta Autorità da parte di uno degli stati*

²⁷ Il Trattato prevedeva otto casi in cui l'Alta Autorità poteva imporre ammende alle aziende o individui: in caso di inadempienza o falso per richieste di informazioni e verifiche da parte dell'Alta Autorità; in caso di mancata corresponsione dei tributi; in caso di violazione all'articolo 54; in caso di violazione delle interdizioni concernenti le pratiche sleali di concorrenza o discriminatorie; in caso di violazione dei regimi eccezionali di quota; in caso di violazione delle misure prese per fronteggiare una seria penuria produttiva, in caso di illecite concentrazioni di aziende perduranti in seguito a riconoscimento dell'Alta Autorità della loro illiceità; in caso di inadempienza di raccomandazioni formulate in virtù dell'articolo 63 concernente la pratica di bassi salari.

membri o del Consiglio. Imprese ed associazioni interessate avevano parimenti diritto al ricorso alla Corte contro decisioni e raccomandazioni individuali e contro quelle generali (art. 33), e la Corte stessa aveva la possibilità di annullare anche le deliberazioni dell'Assemblea o del Consiglio (art. 38).

Una certa delusione fu giustamente provocata dall'attribuzione di poteri ridotti concessi all'Assemblea. Essa infatti aveva soltanto la funzione di esaminare il rapporto generale annuale dell'Alta Autorità, e il potere di votare una mozione di censura con maggioranza di due terzi dei voti espressi, la cui approvazione avrebbe pertanto comportato le dimissioni collettive dell'Alta Autorità (art. 24), stabilendo il principio della responsabilità di quest'ultima di fronte all'Assemblea. Nessun controllo sul bilancio era invece previsto da parte dell'Assemblea.

La Convenzione relativa alle disposizioni transitorie regolava così la fase quinquennale di transizione richiesta per l'attuazione piena del dispositivo del Trattato ²⁸.

11. Il Piano Pleven.

Il Piano Schuman era stato meditato dalla Francia come un esperimento durante il quale ci si potesse gradualmente abituare all'idea di una comunità europea, o meglio all'idea della convivenza pacifica franco-tedesca.

Ma *il pungolo degli avvenimenti*, come disse Pleven nel discorso del 24 ottobre 1950, che annunciava un piano per il lancio di un esercito europeo, imponeva l'immediata impostazione del problema di una *difesa comune* con un contributo tedesco ²⁹. In realtà l'insieme degli avvenimenti che si manifestarono nella sessione atlantica di New York, consigliò alla Francia di adottare l'idea lanciata a Strasburgo nell'agosto precedente, senza le precisazioni di contorno che avevano colorito il piano Schuman fin dal suo annuncio. Pleven si limitò a parlare di un esercito europeo dipendente da organi politici dell'Europa unita: era troppo poco e troppo nello stesso tempo, malgrado gli accenni all'elezione di un Ministro della Difesa europeo e ad un controllo parlamentare. Pleven fece queste proposte per avere dei punti di discussione da portare all'imminente sessione del Consiglio atlantico della difesa. Ma l'impostazione dell'esercito atlantico, integrato alla sessione di Bruxelles e l'accoglimento, in linea di principio, di un contributo militare tedesco nell'ambito dell'alleanza atlantica, fecero temere maggiormente un riarmo nazionale della Germania. Per tale ragione, suo malgrado, la Francia fu costretta a trasferire sul terreno diplo-

²⁸ I Protocolli allegati al Trattato riguardano i privilegi e immunità della Comunità, lo statuto della Corte di Giustizia, le relazioni con il Consiglio dell'Europa, la Conferenza dei Ministri relativa alla commissione interinale.

²⁹ Vedi il discorso di Pleven in *Relazioni Internazionali*, 1950, p. 761.

matico l'iniziativa preannunciata il 24 ottobre ³⁰.

La Conferenza per l'esercito europeo iniziò i lavori a Parigi il 15 febbraio 1951, con la sola partecipazione francese, tedesca, italiana, belga e lussemburghese. Sintomatica fu soprattutto l'assenza inglese, mentre l'Olanda aderì solo più tardi alla Conferenza. I lavori si protrassero tra difficoltà tecniche e diffidenze sempre più vivaci tra Francia e Germania, con le remore francesi che servivano da freno per consentire a Parigi di guadagnare tempo e di attirare l'Inghilterra nell'ambito della costituenda Comunità militare e, non ultimo, tra lo scetticismo generale nei confronti di uno strumento ibrido che non riusciva a mettere in ombra il metodo più semplice e più redditizio di un riarmo nazionale tedesco integrato al sistema atlantico. Durante i negoziati pesò considerevolmente una certa concorrenza tra sistema atlantico e costruendo sistema militare europeo, difficile e per taluni addirittura assurdo. Concorreva anche ad ostacolare la buona riuscita delle riunioni parigine la graduale liberazione della Germania occidentale dai vincoli dell'occupazione, culminata nella dichiarazione tripartita di Washington del 14 settembre 1951, che annunciò l'inizio dei negoziati con Bonn per *Accordi contrattuali* sostitutivi dello statuto di occupazione.

Il 24 luglio 1951 fu presentato un rapporto provvisorio della Conferenza, in cui venivano elencati i punti sui quali si era raggiunto un accordo: la fusione delle forze armate dei paesi aderenti, eccetto quelle d'oltre mare, sotto un'autorità supranazionale; la costituzione di un bilancio comune formato da contributi degli stati e da aiuti esterni (USA); l'unificazione del sistema di rifornimento e programma di armamenti tendente alla standardizzazione ed alla specializzazione della produzione; il periodo transitorio durante il quale le istituzioni della Comunità avrebbero delegato i loro poteri tra quelle nazionali; la creazione di un'autorità suprema di difesa, di un Consiglio dei Ministri, di un'assemblea composta dagli stessi delegati dell'Assemblea CECA; l'integrazione dei comandi; i rapporti di dipendenza nei confronti del comandante supremo atlantico. Le unità nazionali dell'arma base, spina più acuta dell'intero problema, avrebbero dovuto essere al massimo di 10 mila uomini ³¹.

La genericità del rapporto fece capire che i problemi strutturali di fondo erano rimasti insoluti, a meno che non si volesse creare un esercito di coalizione integrato sul tipo di quello atlantico, cosa che non era certo nella mente degli ideatori francesi. Dovendo tornare su questi problemi di fondo, per ora ci limitiamo ad enunciarli: la federazione di uno strumento, e di uno strumento delicato e supremo come quello militare, non

³⁰ Il cosiddetto Piano Spofford (Presidente dei sostituti atlantici di Londra) prevede in dicembre l'immediata formazione dei gruppi di combattimento tedeschi, che in attesa dell'attuazione dell'esercito europeo sarebbero stati posti allo direkte dipendenze del comando atlantico.

³¹ Rapport intérimaire des Délégations aux Gouvernements participants à la Conférence de Paris pour l'Armée européenne, Parigi, 24 luglio 1951.

avrebbe potuto essere vitale senza la creazione di una struttura capace di unificare la politica degli stati membri, al cui servizio sono posti gli strumenti della sicurezza, cioè gli eserciti. Subordinatamente a questo problema primario, si poneva il problema dell'unificazione delle spese militari, parte cospicua dei bilanci statali, la cui eventuale sottrazione ai Parlamenti nazionali implicava una sensibile rinuncia ai controlli finanziari e implicitamente alla politica militare ed alla politica estera generale degli stati ³².

La conferenza di Parigi avvertì questi grossi scogli e continuò i lavori nel malessere istituzionale di un metodo sbagliato che occorreva rovesciare dalle fondamenta, e con esso invertire i termini essenziali stabilendo l'unificazione delle forze armate come conseguenza, e non come causa, di una realizzazione molto più ampia, cioè dell'unione politica. A questo malessere, si aggiunsero i "pungoli" atlantici che si fecero più acuti alle conferenze di Roma (24-27 novembre 1951) e di Lisbona (20-25 febbraio 1952). Prima di arrivare alla redazione del Trattato istitutivo della Comunità europea della Difesa ³³, occorsero ben quattro riunioni dei ministri in tre mesi, una a metà novembre a Parigi, la seconda a Strasburgo l'11 e il 12 dicembre, la terza e quarta a Parigi il 27-30 dicembre 1951 e il 26-27 gennaio 1952. Le difficoltà di fondo già accennate furono avviate a soluzione, almeno in principio, con l'inserimento dell'art. 38 nel Trattato, fatto sul quale torneremo in seguito dettagliatamente.

Un altro ostacolo non indifferente pesò durante la fase finale dei negoziati e derivò dall'interdipendenza formalmente fissata tra le firme del Trattato CED e degli *accordi contrattuali* tra il Reich federale e le tre potenze occidentali occupanti. Come se già non si intersecassero sufficientemente i negoziati e gli umori della conferenza di Parigi con l'evoluzione dei rapporti della Germania occidentale con l'Occidente ancora occupante e già virtualmente alleato, e con i reticenti rapporti franco-tedeschi, quelle intersecazioni furono intensificate e talvolta dramatizzate dalla prestabilita contemporaneità della firma dei due documenti in elaborazione a Parigi ed a Petersberg.

Perplessità francesi dell'ultima ora, connesse con l'approssimarsi del grave momento in cui il Reich federale avrebbe acquisito piena sovranità, minacciarono ancora il varo del Trattato CED già pronto. Il 18 maggio 1952 si riunirono ancora una volta i ministri della costituenda Comunità e il giorno 26 dello stesso mese venivano peraltro firmati a Bonn gli *Accordi contrattuali* tedesco-alleati, per arrivare al 27 maggio, data che vede la firma a Parigi del Trattato CED.

³² Una difficoltà istituzionale era presentata anche dal fatto che mentre Italia, Francia e Germania, contemplavano nelle loro Costituzioni la possibilità di rinunce alle sovranità nazionali, non esistevano norme analoghe nelle Costituzioni delle monarchie, belga, olandese e lussemburghese, ove la stessa forma istituzionale costituiva un grosso ostacolo al trasferimento di poteri militari ad un ente superstatale.

³³ La Conferenza aveva abbandonato, nel mentre, frattanto il titolo di Conferenza per l'Esercito Europeo chiamandosi Conferenza per la Comunità Europea della Difesa.

LA COMUNITÀ EUROPEA DI DIFESA (CED)

1. Struttura della Comunità Difensiva (CED) e i suoi rapporti con la NATO.

Il Trattato istitutivo della CED consisteva in 32 articoli, con allegati otto protocolli (militare, giurisdizionale, relativo al diritto penale, militare, finanziario, sulle condizioni di remunerazione del personale militare e civile della Comunità, relativo al Lussemburgo, relativo ai rapporti tra CED e NATO, e relativo agli impegni di assistenza dei paesi CED e NATO), una Convenzione sullo statuto delle forze europee e sul regime commerciale e fiscale della CED³⁴. La validità di tale trattato venne fissata a 50 anni.

Gli organi della CED vennero costituiti, nella struttura, in modo analogo agli organi della CECA. Gli organi esecutivi erano i seguenti: il Commissariato (collegiale, composto di 9 membri nominati per sei anni dal Consiglio dei Ministri); il Consiglio dei Ministri nazionali; l'Assemblea, che si identificava con l'Assemblea della CECA e che contava, in aggiunta, nove rappresentanti (ripartiti tre per ciascuno tra Italia, Francia e Germania) (art. 33) e la Corte di Giustizia, con le stesse caratteristiche dell'altra. La CED contava anche un Comitato consultivo, al quale furono attribuite funzioni più limitate rispetto a quelle del confratello della CECA (artt. 109 e 110).

La Comunità aveva obiettivi esclusivamente difensivi, ed in conseguenza *assicura contro ogni aggressione la sicurezza degli stati membri; ogni aggressione armata diretta contro uno qualsiasi degli stati membri in Europa o contro le forze europee di difesa sarà considerata come un attacco diretto contro tutti gli stati membri* (articolo 2). Gli interventi della Comunità erano limitati al compimento della sua missione, che consisteva nel vigilare *affinché gli interessi propri degli stati membri siano presi in considerazione in tutta la misura compatibile con i propri interessi essenziali* (art. 3), una clausola, questa, decisamente limitativa della sfera di competenza della CED, che peraltro non era prevista nell'analogo art. 5 della CECA.

Il trasferimento alla CED di funzioni militari statali veniva regolato con gli articoli 9 e 11, che definivano la messa a disposizione delle *Forze europee di difesa* di contingenti degli stati membri in vista della loro fusione, e inibivano agli stati il reclutamento e il mantenimento di forze armate nazionali, ad eccezione delle forze impiegate oltre mare, in missioni internazionali (Berlino, Germania ed Austria), in missioni al servizio delle Nazioni Unite, e delle forze di polizia. Le Forze europee furono composte da unità di base omogenee dal punto di vista nazionale, fino al livello divi-

³⁴ Vedi i testi in Relazioni Internazionali, 1952, p. 636 e segg. Vedi anche Rapport de la Conférence de Paris sur le Projet de la Communauté européenne de Défense, 4 febbraio 1952.

sionale, e di differente nazionalità dal Corpo d'Armata in su ³⁵.

L'esplicita menzione nell'art. 2 delle finalità politiche della CED, che comportavano una definizione in sede politica delle concezioni di sicurezza, di aggressione e di difesa, non trovava, peraltro, lo sviluppo previsto per lo strumento militare destinato a predisporre il presidio e l'attuazione di quelle finalità. L'elaborazione di concezioni che costituivano il movente ed il fine politico dello strumento militare venne infatti lasciata agli stati membri, vincolati a questo fine dalla mera cooperazione interstatale, secondo il classico metodo dei trattati di alleanza. L'anomalia fondamentale della CED si manifestò, quindi, fin dalle prime mosse del Trattato, la cui stesura non fu in grado di prevedere la logica rispondenza di una messa in comune di funzioni concernenti la definizione della sicurezza e dell'aggressione, nella loro naturale sede di politica estera. La partecipazione alla difesa occidentale *nel quadro del Trattato dell'Atlantico del Nord*, menzionata nell'art. 2 come obiettivo della comunità, proponeva anch'essa problemi di politica estera, che restavano tuttavia affidati alla pura collaborazione internazionale tra gli stati membri della Comunità e tra di essi e gli altri membri del Trattato atlantico, nell'ambito degli organismi politici di quest'ultimo.

L'anomalia riscontrata tra le funzioni politiche che riguardavano la difesa, rimaste nella sfera della cooperazione internazionale e lo strumento militare superstatale, dominò, peraltro, tutto il Trattato, il quale, in ogni clausola contenente implicazioni di natura politica, si preoccupava di salvaguardare la sovranità degli stati, attribuendo generalmente maggiori poteri di iniziativa al Consiglio dei ministri che, a tal fine, *ha per missione generale di armonizzare l'azione del Commissariato e la politica dei governi degli stati membri* (art.39).

Oltre alla riserva espressa nell'art. 3, la salvaguardia delle sovranità statali veniva affidata in maniera più rigida al Consiglio con la facoltà, non prevista per il Consiglio della CECA, di dare direttive per l'azione al Commissariato (art. 39) e di assumere o conferire provvisoriamente ad istituzioni della Comunità, o ad altro organismo appropriato, i poteri necessari per fronteggiare *casi di necessità grave ed urgente* risultanti dalla situazione prevista negli articoli 2 e 3, oppure nel trattato con l'Inghilterra, o nel protocollo sui rapporti con la NATO; a parte questi casi espressamente previsti, il Consiglio poteva individuare altri casi di necessità mediante una dichiarazione unanime (art. 123) ³⁶, ed inoltre, poteva disporre le diret-

³⁵ I servizi tattici e logistici erano soltanto di tipo integrato. Le forze navali europee comprendevano soltanto le unità destinate alla protezione marittima ravvicinata dei territori europei degli Stati membri (artt. 68 e 70). Il protocollo militare evitava perfino di chiamare divisioni le unità di base nazionale, che erano definite «*raggruppamenti*». Lo stato maggiore generale era anche esso integrato ed i Ministri della Difesa nazionale disponevano di delegati dello stato maggiore europeo.

³⁶ È utile confrontare i maggiori poteri di iniziativa del Consiglio CED, cui il Commissariato non concorre o concorre solo subordinatamente al Consiglio, nelle situazioni eccezionali su accennate e nei casi

tive generali, a maggioranza di due terzi, per l'esercizio dei controlli e per l'assunzione delle informazioni da parte del Commissariato (art. 114).

L'unanimità richiesta per le decisioni del Consiglio nell'assolvimento delle prime due funzioni direttive e politiche ne sottolineava in un certo modo l'espressione interstatale. Nei casi di ritiri o trasferimenti temporanei di contingenti delle forze europee, la volontà singola degli stati interessati prevaleva anche sul Consiglio, poiché questo era chiamato a dare soltanto un parere conforme o ad essere semplicemente informato, mentre era richiesto come fondamentale l'accordo tra lo stato interessato ed il comandante supremo della NATO ³⁷.

Il Consiglio esercitava le sue funzioni votando a maggioranza semplice, qualificata o all'unanimità. Ma alla formale analogia con il sistema di votazione del Consiglio della CEECA non corrispose un'analogia sostanziale: infatti per l'espressione della volontà del Consiglio della CED venne adottato un sistema di ponderazione di voti, essendo richiesto per la maggioranza qualificata il voto degli stati che partecipavano con almeno due terzi al contributo totale, oppure il voto di cinque membri ³⁸. Inoltre i casi in cui era richiesta l'unanimità erano molto più numerosi ed abbracciavano tutte le situazioni che comportavano implicazioni politico-militari. L'unanimità era richiesta per le decisioni concernenti: le modifiche agli statuti del personale, dell'organizzazione generale, del reclutamento degli effettivi, dell'inquadramento delle forze e del piano di costituzione delle forze europee (art. 44); l'uniformità dei servizi di leva (art. 72); la costituzione del primo scaglione (art. 78-bis); la determinazione del volume totale del bilancio comune (art. 87); i casi di gravi difficoltà nell'esecuzione formulando raccomandazioni agli stati (art. 105).

La più accentuata funzionalità del Consiglio, espressa nei casi appena accennati, ed i maggiori poteri di iniziativa ad esso attribuiti nella forma-

di ritiro o trasferimento di unità, con il comportamento previsto dal Trattato CEECA per affrontare analoghe situazioni eccezionali, come i *dumpings* (art. 56), o penuria di carbone o acciaio (art. 59). In questi casi la CEECA attribuisce l'iniziativa di intervento all'Alta Autorità, con il concorso subordinato del Consiglio.

³⁷ Gli scambi di contingenti tra forze europee e forze nazionali cui gli stati hanno diritto avviene solo d'accordo con il comandante della NATO (art. 10); il Consiglio è soltanto informato per il ritiro temporaneo di unità in caso di torbidi interni o minacce di disordini (art. 12) e per il ritiro di contingenti da destinare alla difesa di territori d'oltre mare minacciati gravemente, in accordo con il comando NATO in quest'ultimo caso (art. 13); il Commissariato, in questi due casi, ha solo il potere di regolare le conseguenze finanziarie e militari di questi ritiri, previo parere conforme del Consiglio; l'accordo con il comando NATO e il parere conforme del Consiglio è richiesto per il ritiro di unità da destinarsi a missioni esterne (art. 14).

³⁸ La ponderazione dei voti fu una delle spinose questioni che tormentò le ultime fasi della Conferenza, assieme alla collegialità o personalità del Commissariato ed al bilancio. Per contribuzioni si intende la media tra la percentuale dei contributi finanziari versati durante l'esercizio anteriore e la percentuale degli effettivi componenti le forze della CED. Provvisoriamente fu stabilito che le valutazioni fossero fatte in maniera forfettaria, in maniera da dare tre punti rispettivamente ad Italia, Francia, Germania, due al Belgio e Olanda e uno al Lussemburgo. Una relativa ponderazione esiste anche nella CEECA quando è richiesta la partecipazione al voto di maggioranza del Consiglio di uno Stato almeno che detiene il 20 per cento della produzione totale.

zione della volontà della CED, determinarono una minore caratterizzazione superstatale dell'istituzione, sempre tenendo presente il termine di paragone della CECA.

Una posizione di preminenza del Consiglio venne inoltre rilevata nell'organizzazione della concorrenza delle competenze e dell'esercizio delle funzioni esecutive comuni al Consiglio ed al Commissariato.

L'interdipendenza delle funzioni dei due organi e la loro concorrenza nelle attività della CED si esplicavano, come nella CECA, con scambi di informazione e consultazioni, mediante formulazione di pareri conformi del Consiglio al Commissariato, con interventi del Consiglio presso il Commissariato, qualora esso non avesse preso misure né formulato raccomandazioni cui era tenuto a norma del Trattato, o per suo difetto di iniziativa (artt. 55 e 124), interventi che potevano peraltro essere operati direttamente anche dagli stati³⁹. Inoltre al Consiglio venne attribuito il potere, non riconosciuto al corrispettivo della CECA, di invitare il Commissariato a prendere tutte le misure rientranti nella sua competenza (art. 46).

Il Commissariato si componeva di nove membri, tutti eletti dal Consiglio e obbligati allo stesso comportamento dei membri dell'Alta Autorità della CECA (artt. 20 e 21). Le sue deliberazioni erano prese a maggioranza semplice (art. 24) ed aveva la facoltà di prendere decisioni *obbligatorie in tutti i loro elementi*, formulare suggerimenti *comportanti obbligo quanto ai fini che assegnano, ma lasciano a coloro cui sono rivolte la scelta dei messi propri per raggiungere tali fini* (art. 27).

Il Commissariato riuniva in sé i poteri organizzativi, amministrativi ed esecutivi generalmente assolti dai ministeri della difesa nazionale e controllava le autorità nazionali competenti nell'esercizio delle funzioni loro rimaste. In questo esercizio, il Commissariato era comunque tenuto molto speso a prendere in considerazione i pareri del Consiglio ed a consultarsi con gli stati membri, tutte mansioni, queste, molto più accentuate rispetto alle funzioni dell'Alta Autorità della CECA⁴⁰.

³⁹ I pareri conformi del Consiglio erano obbligatori: per il trasferimento in missioni internazionali di unità della CED (art. 14); per la nomina dei comandanti delle unità integrate e di alti gradi (art. 31); per la eccezionale formazione di unità, comuni diverse dal Corpo d'Armata (art. 68) o per l'autorizzazione di unità di base nazionale superiori a quelle previste (art. 69); per l'elaborazione da parte del Commissariato dei piani organizzativi delle forze (art. 71); per autorizzare il Commissariato a prendere decisioni o fare raccomandazioni non previste dal Trattato (art. 124).

⁴⁰ Il Commissariato aveva i seguenti compiti: nominava i comandanti delle unità integrate (art. 31); assicurava i contatti con gli Stati membri, con terzi Stati e con organizzazioni internazionali (art. 32); stabiliva i piani di organizzazione delle forze (art. 71); seguiva le operazioni di reclutamento (art. 73); procedeva all'istruzione delle forze (art. 71); preparava i piani di mobilitazione o concorreva con i Governi per attuarli (art. 75); compiva ispezioni e controlli (art. 76); determinava il collocamento territoriale delle forze (art. 77); amministrava il personale e i materiali (art. 78); preparava il bilancio comune (art. 87); preparava il programma comune di armamento (art. 101) e ne assicurava l'esecuzione in consultazione con il Consiglio ed i Governi (art. 104); aveva determinate competenze economiche concernenti le forniture, la produzione bellica e la sua importazione o esportazione (artt. 104 e 107).

Gli stati membri erano pertanto tenuti a prendere tutte le misure necessarie per l'esecuzione degli obblighi che derivavano loro dal Trattato ed a facilitare alla Comunità l'assolvimento delle proprie funzioni (art. 112). La salvaguardia delle sovranità statali venne affidata direttamente agli stessi stati in misura più estesa di quanto previsto nel Trattato per la CECA. Non solo gli stati avevano diretti contatti con il comandante supremo della NATO per il ritiro o il trasferimento di unità dalle forze europee, ma erano detentori di maggiori poteri di iniziativa nei confronti del Consiglio e del Commissariato. Potevano investire il Commissariato, prima di far ricorso alla Corte, qualora stimassero che un'azione o un difetto del primo fosse di natura tale da provocare turbamenti *fondamentali e persistenti* nei loro riguardi (art. 56).

Il reclutamento era effettuato dagli stati (art. 73) e la mobilitazione in concorrenza da stati e Commissariato (art. 75). Gli stati erano impegnati a mettere a disposizione del Commissariato le informazioni necessarie, la cui verifica era però fatta, su richiesta del Commissariato, dagli stessi stati, pur potendo essere presenti agenti del Commissariato.

Lo stato conservava il potere di decidere la non essenzialità delle informazioni che gli venivano richieste, ed in tal caso faceva ricorso alla Corte (art. 114). Il Consiglio doveva stabilire le modalità di pubblicazione e di notifica delle decisioni e raccomandazioni del Commissariato, che peraltro le inviava direttamente all'autorità designata dallo stato (art. 28). In caso di inadempienza di uno stato ai suoi obblighi, il Commissariato poteva interpellare la Corte (art. 117).

L'Assemblea della CED aveva, analogamente all'Assemblea della CECA, il compito di discutere il rapporto annuale del Commissariato, sul quale formulare osservazioni o votare la censura che poteva comportare le dimissioni del Commissariato (art. 36). In connessione con il diritto del Consiglio della CED di prendere l'iniziativa d'invitare il Commissariato a prendere tutte le misure di sua competenza, l'Assemblea aveva acquisito il potere di esprimere la censura contro il Commissariato anche nel caso in cui, non accedendo questi all'invito del Consiglio, essa veniva investita della controversia dal Consiglio stesso o da uno stato membro (art. 46).

Le entrate finanziarie della CED provenivano direttamente dagli stati membri o da contributi esterni (art. 93). Il controverso problema del bilancio comune, formatosi dalla fusione dei bilanci militari nazionali, comportava un diretto intervento del Consiglio e degli stati nella sua formazione.

La preparazione del bilancio comune era effettuata dal Commissariato in consultazione con gli stati; il Consiglio aveva la possibilità di deciderne, all'unanimità, l'adozione e la sua ripartizione in contributi nazionali, da effettuarsi in maniera equa, specialmente in funzione delle possibilità finanziarie, economiche e sociali degli stati membri. La ripartizione delle spese era decisa dal Consiglio a maggioranza di due terzi. Ai Governi spettava infine l'iscrizione del proprio contributo nei bilanci nazionali.

L'Assemblea esercitava, quindi, il controllo finanziario analogamente alla Assemblea della CEECA, essendo chiamata a pronunciarsi sul bilancio preventivo, potendo quindi proporle modifiche, senza peraltro aumentare il montante totale, oppure respingerlo in blocco. Una seconda lettura poteva essere proposta al Consiglio, in caso di modifiche o di rigetto del bilancio da parte dell'Assemblea e se il Consiglio approvava le proposte dell'Assemblea a maggioranza di due terzi, o se non gli veniva domandata la seconda lettura entro 15 giorni, tali proposte erano automaticamente considerate adottate (artt. 87 e 54). L'esecuzione del bilancio era poi affidata al Commissariato (art. 91).

Alla CED venne poi riconosciuta la capacità di stipulazione internazionale necessaria per attuare i suoi fini (art. 7), ed in particolare per cooperare con le nazioni libere, con ogni altra organizzazione che si proponesse i suoi stessi obiettivi (art. 4), per cooperare *strettamente* con la NATO (art. 6), concludere con essa particolari convenzioni (artt. 18 e 3), e per trattare questioni relative all'aiuto esterno fornito alla Comunità (art. 99).

La CED era stata dunque ideata e voluta per soddisfare esigenze di equilibrio esterno della NATO, mediante il riarmo tedesco, e la conferenza tripartita di Washington del 12-14 settembre 1951 manifestò il primo riconoscimento unanime in sede atlantica delle iniziative per la CEECA e la CED, definendole *un passo assai importante verso l'unità dell'Europa*. Per effetto della dichiarazione di Washington, le sessioni atlantiche di Roma e di Lisbona si occuparono direttamente dei negoziati CED⁴¹, e con il Trattato per la CED venne prevista la partecipazione diretta della NATO, e specialmente dello SHAPE, alla sua organizzazione ed al suo funzionamento⁴², dato che le forze europee erano poste ai suoi ordini.

Un protocollo relativo alle relazioni tra CED e NATO, allegato al Trattato, prevedeva periodiche consultazioni tra i due organismi e riunioni comuni, qualora uno stato facente parte dell'una o dell'altra organizzazione denunciassero l'esistenza di una minaccia contro l'integrità territoriale, l'indipendenza politica o la sicurezza di una parte qualsiasi o contro l'esistenza o l'unità di una delle due organizzazioni, formule queste volute soprattutto dalla Francia, con le quali si voleva tutelare e garantire contro un eventuale scissione della Germania dalla CED.

⁴¹ Vedi le Dichiarazioni di Washington e di Ottawa in *Relazioni Internazionali*, 1951, pp. 736 e 757.

⁴² L'accordo con lo SHAPE era richiesto per scambiare contingenti in missione internazionale con contingenti delle forze europee (art. 10), per il trasferimento di unità europee oltre mare (art. 13), per destinare a missioni internazionali unità europee (art. 14); lo SHAPE proponeva cambiamenti eccezionali nella plurinazionalità dei Corpi di Armata (artt. 68 e 69); collaborava con il Commissariato della CED per semplificare e standardizzare gli armamenti (art. 102); concorreva alla decisione di dislocare contingenti della CED in zone comprese entro l'area coperta dal Trattato Atlantico ma non rientrante nei territori della CED (art. 120).

L'articolo 47 del Trattato prevedeva la possibilità per il Consiglio di richiedere una riunione comune con la NATO a maggioranza semplice, in quanto la clausola non specificava altra maggioranza. Un secondo protocollo sanciva formalmente che ogni attacco armato contro territori delle parti aderenti alla NATO sarebbe stato considerato attacco armato contro gli stati membri della CED, ed un'altra nota addizionale al Trattato Atlantico prevedeva la contropartita dei membri della NATO nei confronti dei membri della CED, in caso di attacco armato contro uno di questi ultimi ⁴³.

I rapporti politici esistenti tra la costituenda Comunità difensiva europea e la NATO, e l'integrazione nell'esercito atlantico delle forze europee portarono così alla luce problemi ignorati dalla CEEA. La preesistenza del Trattato atlantico aveva facilitato la preminenza della sua organizzazione politica su quella della CED, tanto più che la direzione politica della CED sarebbe stata formulata su base internazionale, rimanendo i suoi membri detentori delle funzioni di politica estera inerenti la politica militare e la sicurezza. Soltanto l'attribuzione di poteri politici superstatali nel campo della politica estera avrebbe potuto diversificare il Consiglio della CED dagli organismi della coalizione atlantica, contribuendo indirettamente a sviluppare una maggiore personalità ed autonomia della nuova Comunità in seno all'organizzazione atlantica.

Il Consiglio a Sei, sulla base di un direttorio di coalizione, divenne quindi una finzione nelle riunioni comuni con gli organismi atlantici, previste dal protocollo relativo ai rapporti tra CED e NATO, essendo i Sei della CED già parti del Consiglio atlantico quali membri dell'alleanza. Le decisioni sui casi gravi in cui erano previste tali riunioni comuni spettavano in realtà a tutti gli stati membri dell'alleanza atlantica in quanto tali, e solo il Consiglio atlantico aveva il potere di decidere all'unanimità di tutti i suoi membri.

La NATO, oltre agli interventi politici previsti nel protocollo esaminato, assumeva così tramite i suoi organismi militari (lo SHAPE) la direzione suprema delle forze militari della CED. Ciò comportava una anomalia sostanziale dal momento che uno strumento militare confederato veniva posto agli ordini di un comando di coalizione, all'interno del quale gli stati CED riacquistavano la loro piena sovranità politica in quanto membri dell'alleanza atlantica. La CED si condannava quindi ad una insufficienza istituzionale, non solo nella valutazione autonoma e nelle decisioni politiche, ma anche nella determinazione dell'uso estremo delle forze europee, non essendo essa pienamente competente per decidere sui casi gravi risultan-

⁴³ Vedi *Protocole relatif aux relations entre la Communauté européenne de Défense et l'Organisation du Traité de l'Atlantique du Nord*; *Protocole relatif aux engagements d'Assistance des Etats membres de la CED envers les Parties au Traité de l'Atlantique du Nord*; *Protocole additionnel au Traité de l'Atlantique du Nord et relatif aux engagements d'Assistance des Parties au Traité de l'Atlantique du Nord envers les Etats membres de la CED*.

ti dalle situazioni previste negli artt. 2 e 3 del proprio Trattato istitutivo. In termini più strettamente politici, ciò voleva significare l'assenza di un'autonomia di giudizio e di azione dell'Europa, personificata dalla CED, nei riguardi dei maggiori problemi internazionali ⁴⁴.

Di diversa natura ed a diverse esigenze si ispirarono i vincoli tra gli stati della CED e la Gran Bretagna, previsti nel Trattato allegato al testo CED. La decisione inglese di non partecipare alle istituzioni specializzate, rimanendo ancora nelle forme di mera cooperazione internazionale accolte nello Statuto del Consiglio dell'Europa, pose un problema di squilibrio nei tentativi unionistici europei: veniva, infatti, a delinearsi una *Grande Europa* organizzata su basi cooperazionistiche ed una *Piccola Europa* orientata verso forme confederali o federali, con una tendenza a trascinare verso gli orientamenti della *Piccola Europa* anche la Gran Bretagna e gli altri stati associati al Consiglio dell'Europa non partecipi delle istituzioni a Sei.

Questioni, queste, che praticamente offrirono lo spunto a polemiche vivacissime, che anziché spianare il terreno delle difficoltà incontrate sulla via unionistica ne aggravavano la consistenza, dando corpo al timore di una insufficienza sostanziale della *Piccola Europa*, e nel tempo stesso accreditando l'ipotesi, dimostratasi successivamente poco fondata, di un presunto interesse inglese ad impedire la formazione della *Piccola Europa*. La decisione inglese di restare al di fuori di organismi strettamente unionistici come un metodo per impedire che altri stati potessero vincolarsi nella forma desiderata, venne evidentemente confusa. Una simile posizione era dettata dalla reticenza con la quale l'Inghilterra era sempre stata restia ad assumere formali impegni confederali, per la delicatezza dei suoi rapporti con gli stati del Commonwealth, per la tendenza britannica ad una refrattarietà verso gli impegni istituzionali formali, e nella particolare situazione di ponte verso il Nord America assunta da Londra dovuta ai suoi particolari legami storici con Stati Uniti e Canada. Malgrado tali considerazioni, i partigiani continentali della *Grande Europa* insistettero ripetuta-

⁴⁴ Il rapporto Margue sulla CED all'Assemblea consultiva del Consiglio dell'Europa pose in rilievo tale insufficienza istituzionale affermando, tra l'altro, che di fatto la CED si rimetteva completamente al Consiglio atlantico nella definizione della politica generale, generando una sua dipendenza nei confronti dei grandi membri del Patto. *Ciò significa fare buon mercato dell'influenza che una Europa veramente unita (anche quella dei Sei) potrebbe avere nelle organizzazioni atlantiche.* Si deve inoltre osservare che già l'art. 123 del Trattato CED prevedeva l'attribuzione provvisoria ad organismi atlantici dei poteri necessari per fronteggiare casi gravi ed urgenti: l'allusione agli organismi atlantici era implicita nella facoltà del Consiglio di attribuire quei poteri *ad istituzioni della Comunità o ad altro organismo appropriato.*

Una considerazione della CED nel proprio insieme era stata adombrata da una tendenza dell'amministrazione repubblicana degli Stati, che voleva far attribuire gli aiuti MSA alla CED in quanto unità superstatale, anziché ai suoi membri in quanto partecipi del Patto Atlantico, e ciò per sospingere i Paesi firmatari della CED a ratificarne al più presto possibile il Trattato istitutivo.

mente, per via polemica, diplomatica e nel Consiglio dell'Europa, per ottenere la partecipazione inglese alla CECA ed alla CED. Londra si limitò solo all'invio di osservatori alle conferenze CECA e CED, e dopo l'entrata in funzione della prima accreditò una missione presso l'Alta Autorità alla pari degli Stati Uniti.

La Francia peraltro continuò le proprie insistenze, specie per un più stretto collegamento inglese con la CED, per ottenere maggiori garanzie di equilibrio militare nei riguardi della Germania. Il formalismo francese era divenuto particolarmente fertile nell'escogitare un sistema CED restrittivo dal punto di vista superstatale e costrittivo nei confronti della Germania, fatto che non favoriva certo lo sviluppo di una fiducia reale tra i due paesi. Parigi si decise infatti alla firma del Trattato solo dopo aver ottenuto una garanzia britannica a poter partecipare in futuro alla CED.

Un primo passo fu compiuto con la dichiarazione di Washington del settembre del 1951, che contemplò l'impegno inglese di *stabilire i più stretti legami possibili con la Comunità continentale europea in tutte le fasi del suo sviluppo*. L'avvento al potere dei conservatori in Inghilterra riaccese molte speranze poiché Churchill aveva personalmente lanciato l'idea dell'esercito europeo a Strasburgo, ove peraltro lo statista, allora all'opposizione, svolse la sua attività in posizione prevalentemente polemica nei confronti del governo laburista. Il governo conservatore infatti si mantenne sulla linea definita da Morrison a Washington e non intese andare oltre un impegno di garanzia verso la CED, decisione questa annunciata il 15 aprile e messa in atto con un Trattato tra Inghilterra e stati aderenti alla CED, allegato al Trattato istitutivo della Comunità.

Il Trattato tra Gran Bretagna e stati della CED contemplava l'assistenza militare mutua in caso di attacco armato contro uno stato membro della CED o contro l'Inghilterra.

I sei stati continentali erano garantiti da attacchi armati, e a loro volta garantivano l'Inghilterra, in quanto nel momento dell'attacco *si troveranno* (o *saranno*) *membri della Comunità europea della difesa*, così come anche le Forze europee erano garantite e garantivano nel loro insieme (art. 1). Quindi la Gran Bretagna si decise a riconoscere la Comunità come unità e non nella specie separata dei suoi membri. Ciò significò un distacco netto dall'atteggiamento tradizionale della Gran Bretagna ribadito con il Trattato di Dunkerque e con quello di Bruxelles, in quanto il Trattato di garanzia precisava un suo affiancamento dall'esterno alla Comunità europea ed estendeva l'area dell'immediato interesse inglese, fissata a Bruxelles con il Patto a Cinque del 1948, alla Germania ed all'Italia in quanto membri della CED. Data la presenza di forze inglesi in Germania, integrate nelle formazioni atlantiche, svanì quella posizione di isolazionismo e con esso quegli atteggiamenti di riserbo che, in alcuni casi, vennero interpretati come una vera e propria ostilità nei confronti di ogni sfor-

zo unitario continentale. Il cambiamento dell'atteggiamento inglese ebbe contemporaneamente le sue manifestazioni anche in seno al Consiglio dell'Europa con il piano Eden.

La firma del Trattato CED non decretò la fine di difficoltà e reticenze, anzi, il raggiungimento dell'accordo sul piano diplomatico le accentuò negli ambienti politici e parlamentari, specie in Francia ed in Germania. L'associazione con gli *accordi contrattuali* di Bonn appesantì la situazione della CED, in quanto i francesi si pentirono di aver concesso troppo ai tedeschi, sia nell'una che nell'altra stipulazione, mentre i tedeschi, insistendo con maggior vigore sulla conquista della piena parità nell'ambito della cooperazione con l'Occidente, ritennero inconciliabile questa loro aspirazione soprattutto con gli accordi di Bonn. Il dissenso per lo statuto della Saar, aggravatosi dopo il fallimento dei negoziati Adenauer-Schuman, favoriti da De Gasperi durante la prima sessione del Consiglio dei ministri della CECA (23-25 luglio 1952), si calmò soltanto dopo i risultati delle elezioni saaresi del 30 novembre nettamente favorevoli all'autonomia ⁴⁵. In Germania veniva inoltre sollevato il problema della costituzionalità degli accordi CED perché ritenuti dall'opposizione socialdemocratica in contrasto con la rinuncia al mantenimento di forze armate contenuta nella Costituzione federale ⁴⁶.

Oltre a questi aspetti di ordine interno, la crisi della CED fu accentuata anche dalle ripercussioni che il progettato riarmo tedesco ebbe nei rapporti tra blocco atlantico e blocco sovietico. Una parte delle resistenze alla CED furono suggerite, oltre che dal timore del citato riarmo, alimentato in Francia dalla pressione psicologica del passato, anche dalla preoccupazione che la partecipazione della Germania federale alle difese occidentali potesse aggravare la guerra fredda, facendo fallire nuovi tentativi per la conclusione di una pace tedesca e divenendo in *extremis* motivo di provocazione nei confronti dell'URSS. La prima conseguenza era considerata specialmente dalla Germania, mentre la seconda fu condivisa da tedeschi e francesi. Da ambedue le sponde renane si chiedeva, ad ogni passo verso

⁴⁵ La questione saarese investì il Consiglio CECA in seguito ad una proposta di Schuman di insediare a Saarbrücken gli organismi della CECA, previa la *europizzazione* del territorio conteso. De Gasperi tentò di adoperare la proposta per facilitare negoziati franco-tedeschi, facendola accettare a condizione di un immediato inizio dei lavori. Un progetto di europeizzazione della Saar fu presentato da Schuman al governo di Bonn in agosto, ma la richiesta tedesca di abolizione delle convenzioni franco-saaresi del marzo 1950 e di rinvio delle elezioni nella Saar fece fallire il tentativo. La questione saarese non fu quindi più riportata in seno ai Sei della CECA, come fissato nella prima sessione del Consiglio. Soltanto ai margini della Conferenza di Roma del 24-25 febbraio 1953 ebbero luogo nuove conversazioni sulla Saar tra Adenauer e Bidault.

⁴⁶ Anche in Francia, gli oppositori della CED posero polemicamente il problema della costituzionalità degli impegni contemplati nel Trattato, benché la Costituzione francese prevedeva la rinuncia a porzioni di sovranità concomitante con pari rinuncio da parte di altri Stati. Tale parità era artificiosamente contestata per il fatto che la Francia rinunciava a poteri militari nazionali già detenuti, mentre la Germania acquistava dei poteri che poi era disposta a porre in comune nella CED. Vedi in *Le Monde* del 22, 23 marzo 1953: A. Duquet, *La Constitution française autorisèelle la disparition de la France?*

la CED o ad ogni mossa sovietica posta in relazione con l'evoluzione della CED, la subordinazione del varo del Trattato a nuovi tentativi di accordo con Mosca. Alla seconda preoccupazione alcuni ambienti francesi aggiungevano quella che la Germania riarmata potesse trascinare la CED in una avventura militare per la riconquista dei territori occupati dall'URSS (Repubblica democratica tedesca) e dalla Polonia.

Tutti questi argomenti incoraggiavano da una parte, e dall'altra coprivano, una spiccata corrente neutralista, diffusasi specialmente in Francia quale residuo improduttivo degli orientamenti di *Terza Forza* del 1947-1948, e che in ogni nuovo impegno militare scorgeva un'ulteriore compromissione delle proprie possibilità politiche. Neutralismo palese o mascherato e timori per un risorgente militarismo tedesco si sposavano in alcuni strati dell'opinione francese in termini spesso contraddittori, incitando al tempo stesso un riacendersi di un nazionalismo nettamente contrario per natura al neutralismo statico e passivo concepito da quegli ambienti ⁴⁷.

L'URSS agì sul terreno diplomatico in maniera abile, con un intreccio combinato di note e proteste, che ebbero la funzione di accentuare le preoccupazioni sorte già spontaneamente nel mondo occidentale per il progettato riarmo tedesco, e di ritardare il più possibile il varo della CED pur procedendo, da parte sua, ad un primo riarmo della Germania orientale. Il primo scambio di note condusse alla conferenza dei sostituti dei quattro Ministri degli Esteri a *Palais Rose* (5 marzo-21 giugno 1952). Fallita la conferenza, la polemica diplomatica fu ripresa da Mosca, sia con la protesta formale contro la costituzione della CEEA e della CED, presentata alla sola Francia l'11 settembre '51, che con un nuovo scambio di note, svoltosi sterilmente dal 10 marzo al 23 settembre 1952. La tempestiva dosatura delle note e delle proteste in armonia con la situazione in Occidente fu magistrale e non cadde mai nel vuoto, tanto più che alcune di esse coincisero e precedettero di qualche giorno le riunioni più importanti concernenti la CED in sede atlantica e in sede di conferenza di Parigi. Un'azione di accompagnamento fu parimenti svolta all'interno della Germania ad opera del governo democratico dell'Est ⁴⁸.

⁴⁷ Le obiezioni di politica internazionale alla CED sono state brillantemente spiegate in *Le Monde* specie negli articoli di M. DAUVERGER, *L'Europe et son Armée*, dell'8, 9 e 11 novembre 1952.

⁴⁸ Per giungere alla Conferenza dei sostituti di *Palais Rose*, URSS e occidentali si scambiarono ben sette Note (quattro sovietiche, rispettivamente del 3 novembre, 31 dicembre 1950, 5 febbraio e 1° marzo 1951). Fallita la Conferenza, l'URSS riprese il 10 marzo 1952 la polemica proponendo l'immediata soluzione del problema tedesco: tra il 10 marzo e il 23 settembre 1952, URSS e occidentali si scambiarono otto Note nel seguente ordine cronologico: 10 marzo (URSS), 25 marzo (Occid.) 9 aprile (URSS), 13 maggio (Occid.), 24 maggio (URSS), 10 luglio (Occid.), 23 agosto (URSS), 23 settembre (Occid.). Inoltre, il 15 dicembre 1950 l'URSS protestò per la decisione del riarmo tedesco a Parigi e a Londra, che rispose il 5 gennaio 1951; l'URSS replicò il 20 gennaio. Il 17 e 21 febbraio avvenne un altro scambio di Note. L'11 settembre 1951 l'URSS protestò soltanto contro la Francia, che rispose il 27 settembre: l'URSS replicò il 19 ottobre.

La somma confusa e contraddittoria dei più disparati motivi, non solo contribuì ad offuscare i reali inconvenienti strutturali della CED, ma ne aggravò la crisi all'interno dei Parlamenti chiamati a ratificarne il Trattato istitutivo ⁴⁹. Uno sbandamento più pericoloso veniva prodotto in Francia dalla crisi ministeriale che sostituì il gabinetto Mayer, appoggiato dalle destre golliste, al governo Pinay. Il governo francese era stato vincolato dall'Assemblea nazionale, durante la fase decisiva del negoziato per il Trattato, mediante condizioni approvate con l'ordine del giorno del 19 febbraio 1952. Il gabinetto costituitosi il 9 gennaio 1953 sotto la presidenza di Mayer e con Bidault agli Esteri, impostò una riapertura dei negoziati in sede di commissione interinale della CED, presentando in febbraio una serie di protocolli aggiuntivi. L'allarme gettato dalla nuova mossa francese fu abbastanza aspro. Specialmente due protocolli francesi sollevavano serie obiezioni: essi infatti avrebbero dovuto consentire l'automatico trasferimento di unità franco-europee nelle forze nazionali d'oltre mare, mediante un impegno preventivo generale dello SHAPE di considerare favorevolmente tali trasferimenti, impegno fondato sul riconoscimento formale del comune interesse dei membri della NATO alla preservazione dell'Unione Francese. Secondo l'altro protocollo, le forze francesi della CED, dislocati in Germania, avrebbero potuto conservare lo *status* privilegiato di forze di occupazione goduto dalle forze inglesi e americane.

Nel frattempo, l'amministrazione Eisenhower iniziava a manifestare apertamente le proprie posizioni circa l'attuazione della CED, considerandolo come un testo di buona volontà da parte dei paesi che l'avevano firmata, accentuando il pungolo esterno non sempre adeguato a situazioni richiedenti una obiettività progressiva e sottile. La situazione infatti, malgrado le insistenze per le ratifiche appoggiate dal segretario di stato Foster Dulles durante il suo primo viaggio europeo, giungeva nei primi del 1953 ad un punto poco distante dalla rottura, anche per una viva ripresa di polemiche e di sospetti tra Francia e Germania. Il Consiglio dei Sei della CEEA e della CED, riunitesi in Roma il 24 e 25 febbraio, benché non avesse considerato nel proprio ordine del giorno i problemi della CED, fu indotto ad esaminare lo stato delle ratifiche ed a convocare a Roma la Commissione interinale che aveva iniziato a Parigi la discussione sui protocolli francesi.

⁴⁹ Il *Bundestag* approvò la CED e gli Accordi di Bonn in prima (10 luglio), in seconda (6 dicembre) ed in terza ed ultima lettura (19 marzo 1953). Restava da pronunciarsi il *Bunderat* ed eventualmente la Corte costituzionale. Il governo francese presentò soltanto il 28 gennaio 1953 i due Trattati all'Assemblea Nazionale. In Italia la CED fu approvata in sede referente dalla Commissione speciale il 5 marzo. In Belgio, il Consiglio di Stato definì incostituzionale il Trattato a meno che il Parlamento non giudicasse la necessità, urgente ed impellente, di preservare l'indipendenza e l'integrità del territorio. Se tale giudizio del Parlamento non fosse stato pronunciato, sarebbe stato necessario procedere ad una revisione della Costituzione.

La presentazione di quei protocolli, tra l'altro, aveva complicato il problema delle ratifiche. Se con essi si intendeva produrre una revisione vera e propria del Trattato, era evidente che i Parlamenti avrebbero dovuto attendere la maturazione dei relativi negoziati per pronunciarsi sulla CED. In seguito alle spiegazioni di Bidault, il Consiglio giudicò che le richieste francesi erano soltanto interpretative di alcune clausole del Trattato, specie in rapporto con le responsabilità francesi d'oltre mare, e che quindi i lavori della Commissione interinale non dovessero *ostacolare* la procedura in corso per le ratifiche parlamentari. Il Consiglio dichiarò, inoltre, in modo unanime, la necessità di *giungere senza ulteriori indugi alla creazione dell'esercito europeo*.

Il chiarimento prodotto in seno al Consiglio nella sessione romana non fu peraltro pienamente operante, in quanto un certo equivoco sulla natura dei protocolli francesi riprese subito dopo con forza, specie in seguito a dichiarazioni contraddittorie fatte da alcuni responsabili, evidentemente preoccupati per le situazioni interne dei rispettivi paesi ⁵⁰. La ratifica del *Bundestag*, strettamente aderente alle decisioni romane, fu quindi accolta in alcuni ambienti francesi con sospetto e dispetto nello stesso tempo.

Allo stesso tempo, però, essa dava sicurezza e coraggio ai difensori della CED, alcuni dei quali manifestarono perfino il proposito di sottoporre il Trattato ad un *referendum* popolare, qualora esso avesse corso il rischio di essere respinto dall'Assemblea nazionale. I negoziati complementari rendevano infatti reale il pericolo di un isolamento della Francia dall'Europa occidentale, non consentendo altre alternative a quella avviata mediante l'associazione europea.

La Commissione interinale provava a raggiungere un accordo di compromesso con la Francia, tenendolo però prudentemente segreto, per cui soltanto alcuni protocolli rimanevano formulati come tali, mentre altri sarebbero stati tradotti in direttive, che il Consiglio dei ministri avrebbe poi elaborato nell'ambito delle sue normali competenze.

D'altra parte, il tentativo di revisione veniva esteso dalla Francia anche riguardo alla posizione dell'Inghilterra, mediante nuove richieste per una

⁵⁰ Vedi il testo del comunicato della sessione romana del Consiglio dei Sei e successive dichiarazioni di Bidault e di Adenauer in *Relazioni Internazionali*, 1953, p. 223. Bidault, nel discorso alla Assemblea nazionale del 6 marzo, affermava: *i Protocolli costituiscono per il governo una necessità fondamentale per gli interessi essenziali della Francia, e quindi una condizione per la ratifica dei Trattati*. Essi *senza alterare il Trattato*, apportavano però, una *indispensabile interpretazione del suo testo*. A differenza di quanto approvato dal Consiglio dei Sei, Bidault affermava peraltro che la ratifica della CED sarebbe stata proposta al Parlamento francese solo dopo l'approvazione dei Protocolli interpretativi in discussione presso la Commissione interinale. Vedi il discorso in *Relazioni Internazionali*, 1953, p. 225. In seguito alla ratifica del *Bundestag*, il Cancelliere Adenauer, in una intervista a *Le Monde* del 21 marzo faceva dichiarazioni estremamente distensive nei riguardi della Francia, soprattutto insistendo sulla irragionevolezza di una competizione tra Francia e Germania per il predominio in Europa.

più stretta associazione del governo londinese alla CED, peraltro destinate a dare scarsi frutti, ad eccezione di un rinvigorito interesse britannico alla rapida attuazione della Comunità difensiva dei Sei ⁵¹.

Soltanto il governo olandese diede un significativo esempio di collaborazione eliminando gli ostacoli interni frapposti all'attuazione della CED, con una profonda revisione costituzionale, perfezionata il 2 dicembre 1952. In sostituzione degli art. 58 e 60 della Costituzione, vennero adottati dieci articoli che modificavano profondamente i rapporti tra ordinamento interno ed internazionale, stabilendo che il sovrano *incoraggi lo sviluppo dell'ordine giuridico internazionale* (art. 58), e la possibilità di deroga alle norme costituzionali, ove lo esiga lo sviluppo dell'ordine giuridico internazionale, riconoscendo la priorità della legge internazionale su quella statale. Infine, l'art. 60-g affermava che *poteri in materia di legislazione, di amministrazione e di giurisdizione, possono essere delegati ad organismi internazionali*. Tali modifiche sovrastavano, per la loro portata, le generiche affermazioni di principio accolte nelle Costituzioni italiana, francese e tedesca, circa la possibilità di rinunce a parti di sovranità, nel caso in cui esse venissero operate anche da altri stati.

2. L'articolo 38 della CED e l'autorità politica superstatale. Esigenze di una integrazione economica.

Molte delle difficoltà di carattere diplomatico e psicologico perdurarono anche dopo l'approvazione del Trattato della CED.

Il progetto era infatti viziato dalla incompatibilità e dalla difficoltà di convivenza di uno strumento militare, parzialmente sottratto alla direzione degli stati, in una struttura giuridica che restava su base intergovernativa, per l'impostazione della politica estera dei sei paesi militarmente confederati. Tale illogicità fu conseguenza diretta dei moventi diplomatici che suggerirono il progetto, la forte emotività dei quali non permise l'esatta indicazione del problema, molto più vasto cui l'idea dell'esercito europeo era destinata fatalmente ad essere condizionata. Le difficoltà tecniche incontrate nelle prime fasi della discussione sulla formazione delle unità supernazionali accentuarono la superficiale visione d'insieme dei negoziatori, preoccupati in prevalenza di dosare la forza delle unità di base nazionale e nel tempo stesso di non compromettere l'efficienza operativa delle nuove formazioni europee.

⁵¹ In occasione della visita a Londra del 12 e 13 febbraio 1953, Mayer e Biduit consegnarono al Governo inglese un *memorandum* contenente la richiesta di una associazione tecnica tra le forze armate inglesi ed europee, un impegno inglese di mantenere in Germania le proprie forze per tutta la durata del Trattato CED e la partecipazione inglese agli organismi politici della Comunità, cioè al Consiglio, all'Assemblea, ed al Commissariato. Ad una risposta quasi completamente negativa, Parigi replicò con una Nota del 12 marzo, nella quale richiese l'estensione del Trattato a cinquanta anni come la CED.

Confederare le forze armate nazionali sarebbe risultata un'operazione sterile se non si fossero poste in comune almeno alcune funzioni di politica estera inerenti ai problemi della sicurezza e della difesa. Poiché il coordinamento internazionale, per quanto stretto, non sarebbe stato adeguato al fine, occorreva sostituirlo almeno parzialmente con un potere politico comune, che avrebbe dovuto sovrintendere alla direzione della politica estera, nei settori più sensibili ai problemi della difesa e della sicurezza. Il problema di principio già avvertito a Strasburgo si ripresentò quindi nel cuore dei negoziati parigini per l'esercito europeo. L'Italia ebbe il merito di esprimere apertamente le esigenze in un *memorandum* dell'8 ottobre 1951, quando le difficoltà di superficie della CED erano già emerse con evidente chiarezza ⁵².

Molte furono le resistenze verso una trasformazione della costituenda CED in veicolo di unione politica, persistendo la convinzione che essa dovesse risultare un espediente, fine a se stesso, capace di integrare militarmente la Germania al sistema di sicurezza occidentale senza il pericolo di squilibri in Europa. Coloro che invece avvertirono la contraddittorietà del sistema così come era stato progettato, sostennero apertamente che la CED aveva un significato e sarebbe stata vitale soltanto se presieduta da un potere politico superstatale. Da strumento diplomatico-militare a sé stante essa doveva quindi essere trasformata in strumento politico di unione.

La conferenza a Sei di Parigi (27-30 dicembre 1951) approvò le proposte presentate da De Gasperi nella precedente riunione di Strasburgo, e nel comunicato finale rese noto che i Ministri *hanno constatato che la costituzione di una comunità di difesa europea rappresenta una tappa verso l'unificazione*. Quale sviluppo delle proposte De Gasperi, i Ministri decisero di affidare all'Assemblea della CED il compito di studiare *una organizzazione europea a carattere federale o confederale, che dovrebbe subentrare, al momento opportuno, all'organizzazione prevista dal Trattato*. L'Assemblea avrebbe dovuto formulare, entro sei mesi dalla sua entrata in funzione, appropriate proposte ai governi, i quali entro i successivi tre mesi avrebbero dovuto convocare una Conferenza per esaminarle ⁵³.

L'accordo di Parigi, inteso come parte integrante dei negoziati CED, trovò espressione nell'art. 38 del Trattato ⁵⁴. La Comunità politica veniva

⁵² Nelle dichiarazioni fatte alla linea della Conferenza atlantica di Roma, il 28 novembre 1951, De Gasperi affermò a proposito dell'esercito europeo: *dobbiomo tener presente che non è possibile creare uno strumento collettivo senza creare un organismo costituzionale collettivo per dirigere l'attività di questo esercito*. Vedi il testo in *Relazioni Internazionali*, 1951, p. 924.

⁵³ Vedi il testo del comunicato in *Relazioni Internazionali*, 1952, p. 9.

⁵⁴ Data l'importanza assunta per i suoi sviluppi, crediamo utile riportare il testo ufficiale dell'articolo 38:

1. *Dans les délais prévus au dernier alinea du présent article. L'Assemblée étudie: a) la constitution d'une Assemblée de la Communauté européenne de Défense, élue sur une base démocratique; b) les pouvoirs qui seraient dévolus a une telle Assemblée; c) les modifications qui devraient éventuellement*

prevista in funzione di uno sviluppo interno revisionistico delle strutture CED definite dal Trattato, le quali divenivano quindi provvisorie: l'art. 38 affidava all'Assemblea CED il compito di studiare la propria trasformazione, i poteri che dovevano essere *devoluti* all'organismo trasformato, eletto su base democratica, ed inoltre le modifiche da portare alle disposizioni del Trattato relative alle altre istituzioni della CED, specialmente per salvaguardare una rappresentanza appropriata degli stati. L'organizzazione definitiva che ne risultava dalle proposte avrebbe dovuto sostituire quella provvisoria disegnata nel Trattato, mantenendo il proprio carattere specializzato: infatti essa doveva costituire *uno degli elementi di una struttura federale o confederale ulteriore*. La stessa trasformazione delle strutture CED teneva peraltro conto di un ulteriore sviluppo generale federale o confederale, fondato sulla separazione dei poteri e sul sistema rappresentativo bicamerale, nel quadro del quale venivano coordinati tutti gli organismi della cooperazione europea esistenti o creati in avvenire.

Le esigenze di una organizzazione che supervisionasse la politica generale, anziché venire soddisfatte negli stessi organismi della CED come definiti dal Trattato, furono poste come fine di uno sviluppo ulteriore, riducendo l'organizzazione CED ad uno strumento sperimentale. Evidentemente esse venivano così soddisfatte a metà, perché forti furono le resistenze ad accoglierle direttamente nell'organizzazione stessa prevista nel Trattato. L'anomalia fondamentale della CED restava, sia pure con una previsione di provvisorietà che in definitiva avrebbe riportato il problema essenziale alla discussione tra gli stati membri, alla scadenza dei termini previsti per le formulazioni delle proposte della Assemblea e per il loro esame da parte dei Governi, cioè a nove mesi dopo l'entrata in funzione dell'Assemblea. Guadagnare tempo fu l'ultima risorsa degli stati ancora restii a formulare una unione direttiva della comunità continentale. In secondo luogo si poteva facilmente notare un'altra deficienza fondamentale dell'art. 38: i suoi redattori si erano preoccupati di disegnare lo schema cui l'Assemblea si sarebbe dovuta ispirare per la formazione della

etre apportées aux dispositions du présent Traité relatives aux autres institutions de la Communauté, notamment en vue de sauvegarder une représentation appropriée des États. Dans ses études, l'Assemblée s'inspirera notamment des principes suivants: l'Organisation de caractère définitif qui se substituera à la présente organisation provisoire devra être conçue de manière à pouvoir constituer un des éléments d'une structure fédérale ou confédérale ultérieure, fondée sur le principe de la séparation des pouvoirs et comportant, en particulier, un système représentatif bicaméral; l'Assemblée étudiera également les problèmes résultant de la coexistence de différents organismes de coopération européenne déjà créés ou qui viendraient à l'être, afin d'en assurer la coordination dans le cadre de la structure fédérale ou confédérale. 2. Les propositions de l'Assemblée seront soumises au Conseil dans un délai de six mois à dater de l'entrée en fonctions de l'Assemblée. Avec l'avis du Conseil, ces propositions seront ensuite transmises par le Président de l'Assemblée aux Gouvernements des États membres, qui, dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle ils en auront été saisis, convoqueront une Conférence chargée d'examiner les dites propositions.

nuova struttura definitiva, senza fare cenni concreti al contenuto, alla natura dei poteri da devolvere all'organismo parlamentare, lasciando quindi in bianco la sostanza del problema sollevato dal progetto di messa in comune delle forze armate. Il gradualismo, accettato come metodo per la costruzione confederale o federale, più che riferirsi alle strutture, avrebbe dovuto riguardare le funzioni da attribuire agli istituti specializzati.

L'inserimento dell'art.38 nel Trattato CED richiamò l'attenzione degli unionisti integrati, poiché per la prima volta in una stipulazione intergovernativa si parlava formalmente di porre allo studio le possibilità di formazione di una struttura generale superstatale. L'Assemblea del Consiglio dell'Europa riprese quindi con maggiore energia il progetto di porre allo studio la formazione di una Comunità politica continentale, con l'evidente intenzione di affrettare i tempi ed eliminare l'anomalia nella CED, in cui la costituzione di strutture politiche restava posposta e condizionata alla formazione dello strumento militare. Tale contraddittorietà fu infatti osservata in seno alla Assemblea di Strasburgo durante la sessione del 26-30 maggio 1952, che peraltro fu in grado di varare, in concorrenza con le previsioni dell'articolo 38 del Trattato CED, una risoluzione che raccomandava la riassunzione delle disposizioni di quella clausola in un accordo speciale, ma tale da poter essere messa in vigore; i governi avrebbero dovuto attribuire il mandato preparatorio di un progetto di unione politica all'Assemblea della CECA, oppure all'Assemblea del Consiglio dell'Europa in sessione ristretta corrispondente, in quanto a ripartizione dei seggi, all'Assemblea prevista per la CED ⁵⁵.

Il nuovo intervento dell'Assemblea di Strasburgo era già dettato dall'intenzione di superare le difficoltà del varo della CED nei parlamenti nazionali, per quanto riguardava le previsioni dell'art.38.

Analoga preoccupazione fu avvertita dall'Italia e dalla Francia, che con l'entrata in funzione della CECA misero allo studio la possibilità di sottrarre l'art. 38 alla remora delle ratifiche della Comunità difensiva. Le iniziative italiana e francese si coalizzarono al fine di operare una diversificazione del dispositivo predisposto dalla clausola CED a favore dell'Assemblea della CECA. Difficoltà formali potevano essere incontrate anche in questa operazione, poiché l'eventuale redazione di un protocollo addizionale alla CECA avrebbe richiesto le ratifiche parlamentari, e quindi si sarebbe caduti in remore analoghe a quelle che si intendeva aggirare.

⁵⁵ L'Assemblea esaminò a fondo la struttura della CED. Vedi *Rapport de la Commission, des affaires générales sur la CED*, 20 maggio 1952; *Rapport préparatoire sur l'Autorité politique européenne*, (rapporto Margue), 24 maggio 1952; Risoluzione n. 14 del 30 maggio 1952. Il Comitato creato nella sessione di maggio incaricò cinque giuristi per la redazione di un rapporto introduttivo, che presentato il 22 settembre costituisce un documento ispirato a grande lucidità e realismo capace di servire da guida per gli ulteriori sforzi unionistici. Vedi *Rapport introductif du Comité des juristes sur le problème d'une Communauté politique européenne* (Rapporto Ago, Dohousse, Reuter, Ridder, Verzijl).

Con una delibera del 25 giugno 1952 il gabinetto francese architettò una procedura che, pur non essendo strettamente ortodossa dal punto di vista costituzionale, in pratica riuscì a condurre in porto l'inserimento a titolo provvisorio del dispositivo dell'art.38 CED nel meccanismo combinato dalle due istituzioni europee già esistenti, Consiglio dell'Europa e CECA. Affermando la necessità di creare un'autorità politica supranazionale, la delibera propose che, *ispirandosi all'art.38 del progetto di Trattato sulla CED, e dando seguito alla risoluzione 14 dell'Assemblea consultiva del Consiglio dell'Europa*, fosse attribuito all'Assemblea della CECA, allargata secondo le previsioni concernenti la formazione dell'Assemblea della CED, il compito di elaborare un progetto di autorità politica supranazionale. Un Consiglio dei Ministri sarebbe stato associato ai lavori dell'Assemblea.

La proposta era abilmente bilanciata tra l'art. 38 della CED e la risoluzione del 30 maggio dell'Assemblea di Strasburgo. Si evitò quindi di parlare di trasferimento di competenze contemplate dal Trattato CED non ancora perfezionato, con un vago accenno ai principi accolti nell'articolo in questione, anche se l'attuazione della risoluzione dell'Assemblea veniva poi modellata in stretta analogia con le disposizioni di quell'articolo. Poiché infine il lavoro previsto era esclusivamente preparatorio, esso non impegnava ancora i governi, che dal punto di vista formale non facevano altro che dar seguito alle raccomandazioni di Strasburgo. La sorte del fortunato articolo 38 fu quindi aiutata dalla risoluzione, che lo trasferì quasi di contrabbando nel dispositivo della CECA, così come silenziosamente era entrato nel dispositivo della CED.

La proposta italo-francese fu presentata alla prima riunione del Consiglio dei ministri della CECA del 23-25 luglio. La prevalenza della questione saarese, scaturita dalla proposta francese di europeizzare la regione contesa, non permise una discussione immediata. La riunione, che si svolse a Lussemburgo il 10 settembre, servì per far approvare la proposta con alcune modifiche: l'Assemblea della CECA, non appena insediata a Strasburgo, alcuni giorni dopo, fece propria la risoluzione del Consiglio dei Ministri, assumendo quindi i compiti di precostituente attribuiti all'Assemblea della CED.

Riferendosi ai precedenti contenuti nell'art.38 della CED e nella risoluzione n.14 di Strasburgo, la risoluzione dei Sei della CECA decise di invitare i membri dell'Assemblea CECA ad elaborare un progetto di trattato istitutivo di una comunità politica *ispirandosi ai principi dell'art.38 del trattato della CED e senza pregiudizio per le disposizioni di tale Trattato*. L'Assemblea doveva scegliere tra i delegati dell'Assemblea di Strasburgo nove membri supplementari necessari per raggiungere il numero previsto per ogni paese nell'Assemblea della CED.

I rappresentanti dei paesi del Consiglio dell'Europa, che non facevano parte della CECA, potevano essere associati ai lavori in una maniera che

l'Assemblea stessa avrebbe deciso. Per fare ciò, i ministri della CECA avrebbero formulato dei questionari sui problemi da definire. Anche i termini previsti dall'art.38 vennero estesi ai lavori della Assemblea della CECA, che per essere integrata dai nove membri previsti in più per la consorella ancora *in fieri*, si denominò, nell'assolvimento dello speciale incarico, Assemblea *ad hoc* o addirittura Preconstituente europea⁵⁶.

Un emendamento olandese, accolto nell'originario testo italo-francese, sollevò un aspetto del problema unionistico che sembrava pressoché dimenticato. I rapporti di precedenza tra unione politica ed unione economica, dopo le vicissitudini dei progetti che accompagnarono i primi due anni di applicazione dell'ERP, si riproponeva in pieno nel momento in cui si rendeva attuale la formazione di una Comunità politica. In un certo senso, come l'unificazione delle forze armate aveva sollevato dei pregiudizi riguardo l'istituzione di una direzione politica comune, la messa in studio della costituzione di una Comunità politica proponeva la pregiudiziale della *creazione di basi comuni di sviluppo economico*, della *fusione degli interessi economici degli stati membri*, come fu riconosciuto nel testo definitivo della risoluzione di Lussemburgo del 10 settembre. Gli olandesi riproposero questa antica preoccupazione, che a suo tempo aveva sollevato vivaci discussioni sulla funzionalità o meno di unioni economiche non ancora confortate dalla presenza di unioni politiche.

Il momento in cui l'esigenza olandese si manifestò era peraltro più maturo per favorire il coordinamento delle iniziative e delle idee. L'unione politica era nata come un presupposto per rendere efficiente ed aderente una struttura vitale come la CED. L'unione economica di settore, prevista nell'ambito della CECA, diveniva un esperimento prezioso per mettere in evidenza, con la sua progressiva attuazione, anomalie fatali che si sarebbero verificate nei confronti dei settori economici rimasti sotto la sovranità nazionale. Non si trattava quindi di riaprire un dibattito sterile sulla precedenza dell'una sull'altra organizzazione. Lo stesso De Gasperi, forse memore dei passi di Sforza dell'agosto ed ottobre 1948, nel discorso di Strasburgo del 16 settembre sostenne la necessità di realizzare un minimo di solidarietà economica e del lavoro, possibile mediante unioni doganali, riduzioni tariffarie, oppure tramite tariffe preferenziali, per arrivare alla

⁵⁶ Vedi il testo della proposta del 10 settembre 1952 ed il discorso fatto a Strasburgo da De Gasperi in *Relazioni Internazionali*, 1952, pp. 986 e 988. Il discorso pronunciato da De Gasperi il 16 settembre all'Assemblea del Consiglio dell'Europa contiene alcuni chiarimenti che è utile tenere presente. La Comunità dei Sei avrebbero dovuto costituire il nucleo centrale di una associazione più vasta, *necessariamente graduale e progressiva*. Occorreva individuare subito i settori da sottoporre al potere dell'autorità politica centrale ed operare una distinzione tra trasformazioni strutturali consentite dalle Costituzioni vigenti e quelle per cui occorrerebbero revisioni costituzionali: era quindi opportuno mettere in comune dapprima *quello che è strettamente indispensabile per raggiungere lo scopo immediato, e servirsi per questo di "forme elastiche suscettibili di una applicazione graduale e progressiva di formule capaci di conciliare lo spirito giuridico latino con il pragmatismo britannico"*.

creazione di una banca confederale, all'emissione di una moneta unica e al mercato unificato.

Il governo olandese sviluppò ampiamente, in seguito alle decisioni di Lussemburgo, le istanze di fusione economica, accennate nella riunione di settembre, con i *memorandum* dell'11 dicembre 1952 e del 14 febbraio 1953. I due testi proponevano l'istituzione di una Comunità politica che procedesse parallelamente *all'attivo perseguimento della fusione degli interessi essenziali degli stati membri*, ritenendo che la ragione d'essere di una Comunità politica derivasse *dall'esigenza innegabile di effettiva solidarietà provata dai popoli dell'Europa occidentale*.

La stessa misura in cui la solidarietà politica era realizzabile dipendeva, secondo gli olandesi, almeno in gran parte dalla misura in cui tale politica contribuiva effettivamente alla solidarietà delle economie. Il *memorandum* del 14 febbraio poneva quindi un problema essenziale: la prima comunità politica, posta allo studio dell'Assemblea *ad hoc*, non doveva limitarsi ad assorbire le attribuzioni dei settori già integrati (CECA e CED) ma fin dal suo atto istitutivo avrebbe dovuto allargare la sfera di attribuzioni soprattutto nel settore economico.

Un inconveniente fondamentale del gradualismo accolto a Lussemburgo veniva pertanto sottolineato e sarebbe stato, in seguito, causa di fatali conflitti tra istituti superstatali e stati membri nei campi che, pur rimasti di competenza degli stati, sarebbero stati successivamente contesi dalle autorità supernazionali, nella loro spinta verso una più estesa integrazione. La divisione dei poteri tra stati ed Istituti supernazionali, operata per settori, ne divideva le attribuzioni, non essendo concepibili separazioni nette tra campi politici di competenza superstatale e campi economici che rimanevano rigorosamente sotto la sovranità degli stati. Tanto meno avrebbe potuto resistere a lungo la specializzazione per alcuni settori produttivi, come realizzato nella CECA, date le inestricabili interferenze tra fatti politici ed economici e tra le diverse attività produttive dei membri della Comunità.

Il documento olandese impostava, in maniera chiara, una critica realistica dei metodi adottati per l'Unione europea, specie se intesi come esclusivi per la sua realizzazione graduale. Il gradualismo ritenuto necessario per la stessa vitalità del grande processo unionistico, anziché procedere in modo indefinito per settori a compartimenti stagni, avrebbe dovuto essere effettuato per dimensioni generali comuni in tutti i settori essenziali delle attività nazionali, iniziando dal vertice per scendere progressivamente verso la base. Secondo questo nuovo orientamento, si sarebbero dovute accettare quattro conclusioni: la Comunità politica avrebbe dovuto contribuire contemporaneamente alla fusione degli interessi essenziali degli stati; tale fusione avrebbe dovuto essere di esplicita competenza della Comunità politica; il contributo alla fusione degli interessi avrebbe dov-

to essere inizialmente limitato e ripartito ugualmente in tutti i settori economici; responsabilità comune degli stati membri per la prevenzione e la neutralizzazione dei perturbamenti prodotti dalla fusione dei loro interessi essenziali.

Il progetto olandese che si articolava in 15 punti, proponeva l'attribuzione alla Comunità politica del compito di creare un mercato comune, iniziando concretamente con la creazione di una comunità tariffaria realizzabile a gradi ma a tempi preordinati. Oltre all'impegno degli stati di non prendere nel frattempo misure contrarie agli obiettivi fissati col perfezionamento di un comune mercato, si doveva organizzare un sistema di salvaguardia contro oscillazioni gravi prodotte nelle singole economie nazionali, dal processo di fusione economica, salvaguardia articolata nell'ambito delle attribuzioni della Comunità e non riservata all'arbitrio dei singoli stati. La stessa Comunità avrebbe dovuto inoltre provvedere all'eliminazione di tali oscillazioni, al fine di non renderle ostacolanti per la realizzazione della fusione economica, mediante vere e proprie misure di intervento finanziario per il riassetto e l'adeguamento alla realtà supranazionale dei settori economici colpiti dai perturbamenti ⁵⁷.

L'esame delle proposte olandesi fu affidato al Consiglio dei Ministri dei Sei, convocato in Roma il 24 e 25 febbraio. Occorre osservare che per la prima volta l'organismo dei Sei si riunì come *Consiglio speciale*, non rigidamente legato alla sua formulazione di Consiglio della CECA o della costituenda CED, accentuando quindi le sue funzioni generali di coordinamento e di cooperazione politica dei sei stati associati alle iniziative unionistiche europee. Il Consiglio speciale di Roma approvò in linea di principio le proposte olandesi, rinviandone lo studio ad una commissione di esperti, preparatoria di una vera e propria conferenza. Gli atteggiamenti dei singoli stati non furono peraltro solidali come apparve alla superficie. Soprattutto la Francia, preoccupata dal varo della CED, manifestò una certa reticenza, preferendo la continuazione del metodo adottato fino a quel momento, senza rendersi conto dei relativi inconvenienti strutturali, solo per soddisfare opportunità politiche contingenti che ponevano molte remore, non solo alla CED quale veicolo del riarmo tedesco, ma anche nei confronti dell'intero processo unionistico.

3. Il Consiglio dell'Europa e le comunità specializzate.

L'Assemblea del Consiglio dell'Europa fu particolarmente sensibile ai problemi che si ponevano con il sorgere di altre iniziative, preoccupata di preservare una visione unitaria dello sviluppo europeo. Durante l'offensiva dell'estate ed autunno 1950 tendente al raggiungimento di un'integrazione

⁵⁷ Vedi i testi dei memorandum in *Relazioni Internazionali*, 1953, pp. 224-226.

dell'OECE e delle attività non militari dell'Unione occidentale nell'ambito del Consiglio dell'Europa, fu posto anche il problema dei rapporti tra Consiglio e le Comunità specializzate che si andavano a costituire. Essendo allora soltanto da poco cominciati i negoziati per il Piano Schuman, ed essendo appena annunciato il Piano Pleven, la tendenza del Consiglio fu di attirare a sé le istituzioni specializzate prima che prendessero corpo. La raccomandazione del 18 agosto 1950 sui *Cambiamenti nella struttura politica dell'Europa* prese posizione provvisoria nei confronti dei progettati *accordi parziali*, affermando che la loro conclusione poteva rappresentare *una procedura pratica e meritevole di incoraggiamento, purché tali accordi non siano di natura tale da ostacolare o da ritardare la realizzazione dell'unione del complesso degli stati europei*: quindi raccomandava al Comitato dei Ministri di proporre le condizioni e i metodi per cui accordi di tal genere potessero essere sottoposti al Consiglio dell'Europa, al fine di consentire a tutti i membri di *prospettarsi la possibilità di aderire a tali accordi, ampliando così il campo della cooperazione europea*. Oltre alla preoccupazione di mantenere il più ampio possibile il circuito delle nuove istituzioni anche dopo la loro creazione ristretta, per il qual fine il Consiglio avrebbe potuto funzionare da istanza di appello per i membri originariamente estranei alle iniziative specializzate, la raccomandazione esprime il desiderio di un collegamento generico tra il Consiglio e le nascenti istituzioni. Essa infatti richiedeva al Comitato un rapporto annuale sulle misure adottate per una più stretta unione nel quadro di altre organizzazioni europee e l'autorizzazione per il presidente dell'Assemblea di trasmettere alle organizzazioni interessate le conclusioni che questa ultima aveva formulato dopo l'esame dei rapporti del Comitato.

Schuman espose il 10 agosto all'Assemblea le linee generali del proprio piano per averne una sanzione morale. L'Assemblea approvò il piano il 26 agosto, raccomandando però ai governi che vi avevano aderito, di trovare una base di accordo che permettesse l'adesione dei principali paesi produttori di carbone e di acciaio. Qualora fosse stata prevista una forma di controllo parlamentare del piano, l'Assemblea raccomandò che i deputati della nuova Assemblea fossero scelti tra i propri membri appartenenti a paesi aderenti al piano, anche perché questi potessero stabilire un collegamento individuale tra organismi del piano e Consiglio dell'Europa.

Il problema dei rapporti tra Consiglio e le costituenti Autorità specializzate fu affrontato più apertamente con le raccomandazioni del 28 agosto che chiedevano con insistenza di creare la possibilità di far nascere e conservare tali Autorità nell'ambito del Consiglio, in maniera da preservarne il suo carattere generale e conciliarla con la facoltà di alcuni suoi membri di aderire ad istituzioni specializzate: queste avrebbero potuto avere ciascuna la propria competenza, senza interferire con le generali competenze del Consiglio, e sarebbero rimaste aperte agli altri membri

anche dopo la loro formazione. Gli organi di gestione e di controllo delle nuove istituzioni, infine, sarebbero stati integrati in quelli del Consiglio ⁵⁸.

Il 23 novembre l'Assemblea specificò il proprio orientamento nei riguardi delle Autorità specializzate, insistendo specialmente che gli stati membri del Consiglio fossero informati del corso dei negoziati, che le Autorità rimanessero aperte a tutti i membri del Consiglio, che un collegamento fosse istituito tra Autorità e Consiglio e che i membri dell'Assemblea delle nuove istituzioni fossero scelti tra i membri dell'Assemblea di Strasburgo.

Nei confronti del Piano Pleven, Strasburgo venne a trovarsi in una situazione psicologica di vantaggio, perché, con le dovute raccomandazioni espresse l'11 agosto, l'Assemblea aveva genericamente proposto la formazione di un esercito europeo con un Ministro europeo della Difesa. La raccomandazione era stata dichiarata non-istituzionale dal Comitato dei Ministri della sessione di Roma che però prese atto delle iniziative esterne capaci di dare una soddisfacente soluzione ai problemi difensivi europei. L'Assemblea ribadì il proprio interessamento al Piano Pleven con una nota del 24 novembre. Nella stessa sessione, l'Assemblea prese infine l'iniziativa di porre in studio la creazione di Autorità europee per l'agricoltura (*pool verde*) e per i trasporti ⁵⁹.

Altri suggerimenti dell'Assemblea furono accolti dalla CECA in un protocollo addizionale al Trattato concernente i rapporti con il Consiglio dell'Europa. I sei articoli del protocollo invitavano i governi membri a raccomandare ai Parlamenti nazionali la scelta dei membri dell'Assemblea della CECA tra i membri dell'Assemblea di Strasburgo. La prima Assemblea avrebbe rivolto un rapporto annuale alla consorella del Consiglio dell'Europa, mentre l'Alta Autorità della CECA avrebbe comunicato al Comitato dei Ministri di Strasburgo il proprio rapporto annuale e il seguito eventualmente da essa dato alle raccomandazioni formulate in merito alla CECA dal Consiglio dell'Europa. E' nota infine, la parte avuta dall'Assemblea di Strasburgo nel consentire il trasferimento del dispositivo dell'art. 38 della CED all'Assemblea della CECA senza produrre difficoltà istituzionali.

Il problema cruciale per Strasburgo consisteva peraltro nel preservare la propria piattaforma generale ed evitare che le istituzioni specializzate producessero una crisi nel sia pur tenue tessuto dell'istituzione, allonta-

⁵⁸ Vedi Raccomandazioni del 26 e del 28 agosto in *Relazioni Internazionali*, 1950, p. 752. Il discorso Schuman all'Assemblea, *Id.*, 1950, p. 573. Prima del discorso Schuman, il deputato inglese Mac Millan presentò un proprio progetto di *pool's europeo*, che partiva dal presupposto del mantenimento integrale delle sovranità nazionali, pur accennando, almeno secondo le spiegazioni date in Assemblea dal proponente, che *in pratica* e molto gradualmente, la Gran Bretagna sarebbe potuta arrivare ad una rinuncia della propria sovranità.

⁵⁹ Vedi i testi delle raccomandazioni del 23 e del 24 novembre in *Relazioni Internazionali*, 1950, p. 891.

nandone i membri che non intendevano seguire la strada tracciata dalla *Piccola Europa* dei Sei. Le difficoltà erano di due ordini e in parte contraddittorie: i partigiani continentali di una *Grande Europa* sospettavano le unioni specializzate arrivando, almeno alcuni, ad affermare che se non si fosse riusciti a creare una istituzione capace di accogliere tutti i membri del Consiglio dell'Europa, sarebbe stato preferibile restare sulla base intergovernativa di Strasburgo. I membri del Consiglio, contrari ad assumere obblighi che andassero oltre la semplice cooperazione, temevano invece che il Consiglio dell'Europa fosse trascinato sulla scia delle istituzioni specializzate. In alcuni momenti parve che le due parti propendessero per seguire direzioni opposte, mettendo seriamente in crisi la sopravvivenza stessa del Consiglio. Una provvisoria chiarificazione sopravvenne con la presentazione al Comitato dei Ministri, nella sessione del 19-20 marzo 1952, di un progetto inglese tendente a rendere possibile e pacifica la convivenza di Strasburgo con le istituzioni specializzate, o meglio delle due categorie di membri del Consiglio dell'Europa aderenti o estranei alle istituzioni specializzate.

L'Inghilterra aveva contemporaneamente definito il proprio atteggiamento nei confronti della CED mediante gli accordi di mutua assistenza allegati al Trattato. Le proposte Eden erano in fondo la manifestazione strasburghese dello stesso atteggiamento, che si distanziava dall'atteggiamento riservato e diffidente espresso in precedenza verso ogni forma di unione europea che accennasse a sviluppi superstatali. Non per altro l'adesione inglese agli accordi con la CED e le proposte Eden a Strasburgo furono contemporanee. Il Ministro britannico, nell'esporre le proprie idee, confermò che Londra intendeva associarsi quanto più strettamente possibile con la CECA e la CED ad ogni stadio del loro sviluppo. Anziché essere concorrente, il Consiglio dell'Europa avrebbe dovuto divenire *il complemento* delle altre istituzioni. Eden era peraltro riluttante ad ogni tentativo di trasformazione del Consiglio in senso quasi federale, sostenendo la immissione pratica delle nuove istituzioni nei quadri di Strasburgo, mediante una separazione di funzioni di una specie di Consiglio dell'Europa ristretto ai Sei del Consiglio quale era a norma del proprio Statuto. Il Consiglio sarebbe dunque divenuto parte integrante della Comunità europea; avrebbe assolto un compito utile di coordinamento, evitando l'accavallarsi di diverse organizzazioni europee; avrebbe infine offerto alla CECA ed alla CED una organizzazione pronta a funzionare, che avrebbe facilitato i legami tra le istituzioni specializzate e gli altri stati membri di Strasburgo.

La Commissione per gli affari generali dell'Assemblea approvò le idee Eden il 21 marzo, ritenendole conformi alle raccomandazioni deliberate nel 1950 e nella riforma dello Statuto che il Comitato aveva ripudiato. Il piano, nelle sue idee generali, sembrava attuabile, ma quando il Comitato

dei Ministri e l'Assemblea ne iniziarono l'esame dettagliato, rispettivamente nelle sessioni del 16-22 maggio e del 26-30 maggio, esso si attirò le riserve di entrambe le tradizionali correnti ispiratrici dei divergenti atteggiamenti governativi e di opinione, polarizzate sul federalismo e sul funzionalismo. Alcuni delegati dei paesi aderenti alle istituzioni specializzate espressero, infatti, la riserva che l'accentramento nei quadri del Consiglio dell'Europa di organismi aventi funzioni più profonde, incidenti nelle funzioni statali, avrebbe potuto determinare un contagio a danno del carattere superstatale delle istituzioni specializzate. In realtà, sarebbe stata un'impresa difficile fondere i Consigli dei Ministri delle istituzioni specializzate con il Comitato di Strasburgo, date le diverse competenze, anche perché il progetto Eden ignorava l'Alta Autorità della CECA e il Commissariato della CED, detentori di poteri super-statali, che del resto non trovavano a Strasburgo un posto adeguato per l'assenza di un organismo sia pure parzialmente analogo.

Il cosiddetto piano fu così approvato dall'Assemblea il 28 maggio, ma soltanto in linea di principio. Eden fu indotto quindi a dare ulteriori spiegazioni direttamente all'Assemblea il 15 settembre, insistendo sulle finalità armonizzatrici del suo piano nei confronti dei due ordini di organizzazioni ormai esistenti in Europa ed escluse che il Consiglio dell'Europa dovesse controllare le istituzioni specializzate ⁶⁰.

Dopo serrati dibattiti, dai quali trapelò ancora la diffidenza di alcuni gruppi politici e nazionali verso l'atteggiamento inglese, e nel tempo stesso le preoccupazioni britanniche per i *fatti compiuti* della *Piccola Europa*, il 30 settembre fu approvata una risoluzione Amery-Mollet. In essa si raccomandò che ogni stato membro del Consiglio non partecipante alla CECA fosse invitato ad inviare una delegazione permanente presso l'Alta Autorità, che Strasburgo fosse scelta come sede dell'Assemblea della CECA, che per quanto possibile i membri delle Assemblee delle istituzioni specializzate fossero scelti tra i membri dell'Assemblea del Consiglio; inoltre rappresentanti dell'Assemblea del Consiglio avrebbero potuto partecipare come osservatori ai lavori delle Assemblee specializzate, e così rappresentanti degli stati non membri avrebbero potuto essere presenti, secondo condizioni da fissare, alle riunioni del Consiglio dei Ministri della CECA. Una proposta Rolin raccomandò la costituzione di una unica Corte di Giustizia europea. Una importante attuazione pratica del *piano* Eden era già stata messa in opera con l'influenza avuta dalla raccomandazione del 30 maggio sul trasferimento dei compiti preparatori di una istituzione politica all'Assemblea della CECA.

⁶⁰ Vedi le dichiarazioni Eden o il comunicato della commissione per gli affari generali dell'Assemblea in *Relazioni Internazionali*, 1952, p. 335. V. il discorso Eden del 15 settembre, *Id.*, p. 988.

4. I lavori dell'Assemblea "ad hoc" e le proposte per una Comunità politica europea.

Un fatto era ormai chiaro: le iniziative condotte da Strasburgo a favore dell'unione europea convergevano con quelle delle istituzioni specializzate nella formazione dell'Assemblea *ad hoc* o Precostituente. Il Consiglio dell'Europa e le istituzioni specializzate avevano infatti trovato un terreno comune di lavoro, sul quale l'Assemblea del Consiglio acquistava indirettamente poteri propri, per il suo collegamento con le Assemblee della CEEA e Precostituente, guadagnandone in prestigio e in quanto a possibilità concrete di influire sul processo unionistico.

L'Assemblea *ad hoc*, composta di 87 membri e presenti osservatori dei paesi del Consiglio dell'Europa estranei al gruppo dei Sei, del Comitato dei Ministri di Strasburgo, del Consiglio dei Ministri e dell'Alta Autorità della CEEA, svolse i propri lavori in sede di commissione, dal 22 settembre al 20 dicembre 1952, in tre sessioni. Il 23 ottobre l'Assemblea veniva in possesso del questionario propostogli dal Consiglio dei Ministri, che serviva anche da filo conduttore per le sue discussioni. L'Assemblea plenaria, nelle sedute del 7-10 gennaio 1953, votava le *Direttive per l'elaborazione di un progetto di Trattato per l'istituzione di una Comunità politica europea* desunte, con alcune modifiche, da sette risoluzioni adottate dalle Commissioni. Le direttive dell'Assemblea plenaria venivano successivamente elaborate da un gruppo di lavoro della Commissione costituzionale, che iniziò la propria attività in Roma, il 31 gennaio, per continuarla a Parigi, dal 12 al 20 febbraio. La Commissione costituzionale aveva quindi fatto proprio il progetto del gruppo di lavoro nelle sedute del 21-25 febbraio. L'Assemblea plenaria infine sanciva il progetto nelle sedute del 6-10 marzo, consegnandolo al Consiglio dei Ministri degli Esteri a Strasburgo.

Il progetto di Trattato concernente lo Statuto della Comunità politica europea constataba di 117 articoli, un protocollo sui privilegi ed immunità della Comunità ed un protocollo sui collegamenti con il Consiglio dell'Europa ⁶¹.

I lavori non furono né facili né tanto meno chiari. Agli schieramenti nazionali si interposero schieramenti per partiti nazionali (di rado su base internazionale), che introdussero in seno alle Commissioni ed all'Assemblea plenaria tutte le preoccupazioni dei rispettivi gruppi parla-

⁶¹ Vedi la Documentazione sui risultati dei lavori delle Commissioni in *Assemblea ad hoc, Informazioni e documenti ufficiali della Commissione costituzionale*, a cura del segretariato della commissione, Parigi, vol. I, novembre, vol. II, dicembre 1952. Rapporto della Commissione costituzionale, Parigi, 20 dicembre. Per maggiori dettagli, vedi i Documenti AA. CC. (3), 14,15,16, 17,18, 20, 23 della Commissione costituzionale; il Documento 10, con il testo delle "Direttive" approvate dall'Assemblea plenaria il 10 gennaio. Il testo definitivo: *Ass. ad hoc Progetto di Trattato concernente lo Statuto della Comunità Europea (Testo provvisorio). Doc. 15.*

mentari, polarizzate prevalentemente sul destino della CED. Ardui e talvolta confusi furono quindi i compromessi raggiunti.

In base a tutto ciò, non fu difficile prevedere lo schema strutturale della costituenda Comunità politica europea (CPE), dati i precedenti delle istituzioni specializzate. Gli organi consistevano in un parlamento bicamerale, in un Consiglio dei Ministri ed in un Consiglio esecutivo europeo concorrenti nell'esercizio dei poteri esecutivi, in una Corte di giustizia e in un Consiglio economico e sociale consultivo.

Il parlamento era formato in una Camera dei popoli, eletta a suffragio universale diretto per cinque anni, composta di 268 membri ripartiti come segue: 63 deputati rispettivamente per l'Italia, la Germania e la Francia, con una rappresentanza supplementare di 7 deputati francesi per i dipartimenti e territori d'oltremare; 30 ciascuno per Belgio ed Olanda e 12 per il Lussemburgo; veniva quindi accantonato il criterio della esatta proporzionalità dei deputati rispetto agli abitanti di ciascuno stato. Il Senato era composto di 87 membri, tanti quanti i componenti dell'Assemblea della CED, eletti dai rispettivi parlamenti nazionali.

I deputati rappresentavano *i popoli associati nella Comunità*, mentre i senatori rappresentavano *il popolo di ogni stato* (art. 11), cioè gli stati. I membri del parlamento votavano individualmente e personalmente ed era escluso il mandato imperativo (art. 12). Le due Camere tenevano annualmente due sessioni ordinarie, e potevano essere convocate in sessioni straordinarie dietro iniziativa del presidente, per richiesta di almeno un quarto dei membri e per iniziativa del Consiglio esecutivo, mantenendo le stesse attribuzioni, salvo alcune eccezioni previste nello Statuto ⁶².

Il Consiglio esecutivo europeo, che restava in funzione fino alla scadenza del mandato della Camera dei popoli, era composto da un presidente, eletto dal Senato a maggioranza assoluta dei suoi membri che a sua volta nominava i membri del Consiglio, sul cui numero il progetto non dava altra precisazione che il divieto della nomina di due membri cittadini dello stesso stato (art. 28). Il Consiglio dei Ministri nazionali era formato da rappresentanti degli stati associati e si riuniva per convocazione del suo presidente di turno, dietro richiesta di uno stato membro o del Consiglio esecutivo (artt. 36 e 37). La Corte costituiva *una unica e medesima giurisdizione* con la Corte della CECA e della CED; il numero dei giudici era al massimo di 15 anziché di 7 come per la Corte delle due istituzioni specializzate e la nomina, anziché essere fatta dai overni, era affidata al Consiglio esecutivo, con l'approvazione del Senato, tra una rosa di candidati proposti dai rispettivi governi (artt. 38 e 39).

⁶² Le attribuzioni speciali del Senato venivano definite in relazione alla funzione della sua rappresentanza degli interessi statali. Infatti, il Senato da solo nominava il presidente dell'Esecutivo europeo, e poteva domandare una seconda lettura di una legge per tutelare gli interessi degli stati.

La Corte poteva poi giudicare sull'interpretazione e l'applicazione dello Statuto, delle leggi della Comunità e dei regolamenti (art. 38), decidere *sovranamente* circa l'interpretazione dello Statuto e delle leggi comunitarie nelle controversie tra gli stati e tra la Comunità e gli stati (art. 41), giudicare tutti i ricorsi presentati contro la Comunità e nelle controversie sorgenti nell'applicazione dei Trattati CECA e CED conformemente alle disposizioni di quei Trattati (art. 42). Inoltre, rientravano nelle sue attribuzioni i ricorsi di annullamento per incompetenza, violazione sostanziale ed eccesso di potere e poteva decidere sulla validità delle decisioni o raccomandazioni dell'Esecutivo e delle deliberazioni del Consiglio dei ministri (artt. 43 e 44).

I due organi esecutivi della CPE esplicavano in generale le loro funzioni secondo il modello adottato dagli analoghi organi della CECA e della CED. Il Consiglio esecutivo *assicura il governo della Comunità* nel limite dei poteri conferitigli, definizione più incisiva di quelle concernenti l'Alta Autorità della CECA e il Commissariato della CED (art. 27). I compiti del Consiglio dei Ministri nazionali erano invece definiti negli stessi termini dei compiti dei Consigli della CECA e della CED, dovendo esso nello stesso modo, *armonizzare l'azione del Consiglio esecutivo europeo e quella dei governi responsabili della politica, dei loro paesi* (art. 35) per l'assolvimento dei propri compiti. Il Consiglio esecutivo poteva dunque prendere decisioni, formulare raccomandazioni ed emettere pareri, con la diversa efficacia prevista nelle attribuzioni dell'Alta Autorità della CECA e del Commissariato della CED (art. 33).

La Comunità aveva la capacità giuridica necessaria per esercitare le sue funzioni ed esplicare la propria attività in stretta cooperazione con le amministrazioni statali, tramite i rispettivi governi (artt. 4 e 6). Gli stati si impegnavano, peraltro, a prendere tutte le misure necessarie a garantire l'esecuzione delle leggi e regolamenti della Comunità e delle decisioni delle sue istituzioni, astenendosi da qualsiasi misura incompatibile con le disposizioni dello Statuto (art. 105). Le decisioni del Consiglio esecutivo e le sentenze della Corte avevano forza esecutiva nel territorio degli stati membri (art. 106).

La CPE era così destinata ad assorbire totalmente le attribuzioni e gli organi della CECA e della CED. Fin dalle clausole generali si stabiliva infatti che *la Comunità costituisce, insieme alla CECA ed alla CED, un'entità giuridica unica, in seno alla quale alcuni organi possono conservare l'autonomia amministrativa e finanziaria per l'adempimento dei compiti assegnati dai trattati istitutivi della CECA e della CED* (art. 5). L'integrazione nella CPE delle due comunità specializzate sarebbe stata realizzata entro un biennio a partire dalla costituzione della Camera dei popoli (art. 59). La gradualità dell'integrazione riguardava l'Alta Autorità e il Commissariato, poiché la sostituzione dei Consigli dei Ministri e delle

Assemblee della CECA e della CED con il Consiglio ed il parlamento della CPE era destinata ad avvenire rispettivamente all'entrata in vigore del Trattato istitutivo della CPE ed all'atto di costituzione della Camera dei popoli (art. 60).

Durante il biennio previsto fino all'integrazione totale, l'Alta Autorità della CECA e il Commissariato della CED avrebbero esercitato le rispettive funzioni *sotto il controllo e la responsabilità del Consiglio esecutivo europeo* (art. 61) e i presidenti dei due organi della CECA e della CED avrebbero intanto partecipato in seno al Consiglio esecutivo di diritto, con voto deliberativo (art. 62). Il Consiglio esecutivo, allo scadere del biennio di transizione, sarebbe andato a sostituire però soltanto il Commissariato della CED, mentre l'Alta Autorità della CECA sarebbe sopravvissuta come organo amministrativo collegiale, continuando ad esercitare le proprie funzioni sotto la direzione e il controllo del Consiglio esecutivo, a norma di una clausola che autorizzava la CPE a servirsi, per l'esercizio delle sue funzioni, di amministrazioni o enti pubblici o di pubblico interesse europeo già esistenti (artt. 63 e 88) ⁶³.

L'integrazione della CECA e della CED prevista dallo Statuto della CPE aveva quindi un'automatica efficacia revisionistica nei confronti delle disposizioni dei Trattati istitutivi della CECA e della CED espressamente modificate nelle sue clausole; le altre revisioni richieste dall'applicazione delle norme integrative delle due Comunità specializzate nella CPE venivano operate mediante la procedura prevista dallo stesso Statuto della CPE per la revisione delle proprie disposizioni, intendendo quindi i trattati della CECA e CED come parti integranti di uno stesso Statuto insieme alla CPE ⁶⁴.

Le modalità di voto in seno ai due organi esecutivi della CPE nell'esercizio delle rispettive funzioni non erano contemplate dal Trattato. I due organi della CPE avrebbero dovuto agire, in merito, secondo il comportamento rispettivamente previsto dai Trattati istitutivi della CECA e della CED per i Consigli dei Ministri e per il Commissariato CED, destinati ad essere sostituiti dal Consiglio dei Ministri e dal Consiglio esecutivo della CPE, a seconda delle attribuzioni assunte da questi ultimi organi come successori degli organi esecutivi delle due Comunità specializzate.

I poteri del parlamento della CPE vennero invece modellati maggiormente sui poteri dei parlamenti nazionali ed essi risultavano quindi molto più estesi dei poteri delle Assemblee della CECA e della CED. Al perfezionamento dell'organo parlamentare contribuirono senz'altro le mancate

⁶³ La sopravvivenza dell'A.A. della CECA era stata decisa nelle riunioni plenarie finali dell'Assemblea *ad hoc*, poiché il progetto presentato dalla Commissione costituzionale prevedeva anche l'assorbimento dell'A.A. nel Consiglio esecutivo della CPE.

⁶⁴ Le parole "*presente Trattato*" si riferivano, a norma dell'articolo 108, alle clausole del Trattato CPE e suoi allegati, mentre le parole "*presente Statuto*" si riferivano al Trattato CPE ed alle disposizioni non modificate dei Trattati CECA e CED.

aspettative per le limitate attribuzioni assegnate dai negoziatori dei Trattati delle Comunità specializzate alle rispettive Assemblee che, come si ricorderà, avevano soltanto un potere di censura per l'opera dell'Alta Autorità e del Commissariato, mentre soltanto l'Assemblea della CED concorrevà alla formazione del bilancio della Comunità. Considerando poi che il progetto per la CPE era stato elaborato da delegazioni parlamentari e non da delegazioni dei Governi ciò aveva influito considerevolmente nell'estendere tali poteri.

Il parlamento della CPE infatti *vota le leggi, le raccomandazioni e le proposte. Esso vota pure, il bilancio e il rendiconto consuntivo*⁶⁵. *Esso esercita i poteri di controllo che gli sono conferiti dal presente Statuto* (art. 10). L'iniziativa delle leggi spettava al Consiglio esecutivo e al parlamento: erano stati accolti i diritti di interpellanza, di emendamento e di interrogazione dei membri del parlamento e il diritto di inchiesta di ciascuna delle due Camere (art. 23).

Le leggi erano votate dalle due Camere a maggioranza semplice dei componenti. Una seconda lettura poteva essere richiesta dal Senato se un quarto dei suoi membri ne dividevano la necessità. Il Consiglio esecutivo poteva domandare una terza lettura prima dello scadere del termine richiesto per la promulgazione da parte del presidente dello stesso Consiglio (art. 52). Nelle medesime condizioni e limiti, il Parlamento poteva votare raccomandazioni obbligatorie nel fine ma che lasciavano a coloro che ne erano oggetto la possibilità di inchiesta di ciascuna delle due Camere (art. 23)⁶⁶.

Il Parlamento poteva presentare inoltre proposte al Consiglio esecutivo per il raggiungimento dei fini della Comunità (art. 55), comprese quelle concernenti le relazioni internazionali della Comunità (artt. 70, 3), approvava i progetti previsti per la realizzazione del comune mercato (art. 84) e partecipava alle revisioni dello Statuto della CPE mediante diritto di iniziativa ed approvandole secondo la procedura revisionistica prevista dallo Statuto (artt. 110 e 111).

Il controllo finanziario del Parlamento veniva esercitato mediante la votazione del bilancio preventivo preparato dal Consiglio esecutivo europeo, con restrizione del diritto di emendamento entro il limite dell'ammontare totale delle spese e senza facoltà di creare nuovi capitoli (artt. 76, 2). Il Parlamento votava inoltre la legge di approvazione del rendiconto consuntivo degli esercizi (artt. 81, 2) e doveva approvare tutti i prestiti della Comunità (art. 79). Tale controllo contemplava immediatamente il

⁶⁵ Nel testo approvato dalla Commissione costituzionale non era contemplato il controllo parlamentare sul consuntivo.

⁶⁶ L'articolo 23 che mancava nel progetto della Commissione costituzionale, era stato introdotto dall'Assemblea plenaria nelle sedute conclusive.

bilancio della CED, e soltanto dopo il periodo transitorio biennale il bilancio della CECA, con la riserva del rispetto delle ripartizioni delle entrate secondo le rispettive previsioni dei trattati CECA e CED (artt. 64 e 65), date le diverse fonti delle entrate finanziarie delle due Comunità. Il controllo parlamentare era richiesto anche per il fondo europeo di riadattamento, previsto per il realizzo progressivo del mercato comune (artt. 85, 3).

Il controllo parlamentare sull'Esecutivo veniva invece esercitato mediante censura e attraverso il rifiuto di un voto di fiducia, fatti questi che avrebbe reso necessarie le dimissioni del Consiglio esecutivo. La Camera dei popoli poteva censurare o rifiutare la fiducia con una maggioranza di tre quinti, mentre il Senato attuava il medesimo comportamento eleggendo un nuovo presidente dell'Esecutivo⁶⁷. Se la maggioranza era inferiore a tre quinti, l'Esecutivo poteva dimettersi o scioglieva la Camera (art. 31). Il Commissariato della CED diveniva così responsabile immediatamente dinanzi al Parlamento alle stesse condizioni del Consiglio esecutivo che avrebbe dovuto assorbito successivamente. Data l'autonomia prevista anche in fase definitiva per la CECA, l'Alta Autorità era responsabile soltanto dinanzi al Senato e secondo i termini fissati dall'articolo 24 del Trattato CECA per la responsabilità dinanzi alla propria Assemblea (articolo 62).

Il terreno più difficile per i preconstituenti si rivelò, indubbiamente, quello delle attribuzioni della CPE diverse dalle attribuzioni della CECA e della CED che sarebbero state da essa assorbite. Fin dalla definizione generale dei compiti della CPE risultava chiaro che il problema della messa in comune di essenziali funzioni di politica estera era stato sorvolato, in quanto l'art. 2 sanciva che: *la Comunità ha come compiti e obiettivi generali quelli di: ... cooperare con le altre nazioni libere alla sicurezza degli stati membri di fronte a qualsiasi aggressione; assicurare il coordinamento della politica estera degli stati membri; ... partecipare all'azione perseguita dagli stati membri in collegamento con gli altri stati parte di tali trattati, allo scopo di raggiungere gli obiettivi generali fissati dallo Statuto del Consiglio dell'Europa, della Convenzione europea di cooperazione economica e del Patto atlantico*. Il capitolo III sulle Relazioni internazionali della Comunità si era quindi preoccupato essenzialmente di sviluppare la tecnica della cooperazione internazionale tra gli stati associati, ancorando su base non sua il problema della formazione di una direzione superstatale per alcune funzioni di politica estera concernenti la sicurezza e la difesa, la cui messa in comune era stata richiesta quale presupposto insostituibile della messa in comune delle forze armate.

Per assicurare il coordinamento della politica estera dei paesi membri,

⁶⁷ La fiducia iniziale all'atto di costituzione dell'Esecutivo veniva votata a maggioranza delle due Camere.

infatti, il Consiglio dei Ministri, per propria decisione unanime, poteva *agire come mandatario comune degli stati membri* (art. 69), in forma non dissimile dalla tecnica più avanzata degli organismi internazionali. Veniva quindi in primo luogo attribuito ai rappresentanti degli stati nel Consiglio dei Ministri il compito di procedere a scambi di informazioni e di elaborare una procedura di consultazione permanente riguardo a tutte le questioni concernenti la Comunità. In merito a ciò, potevano essere avanzate proposte anche dal consiglio esecutivo e dal Parlamento (art. 70). In secondo luogo, era prevista una procedura di consultazione, prima delle conferenze internazionali, in cui sarebbero state trattate questioni interessanti la Comunità o uno degli stati. In terzo luogo, erano previsti patti per il regolamento pacifico delle controversie tra stati membri, una procedura di conciliazione e di arbitrato e la preparazione di altri trattati tra i membri (art. 71).

La genericità degli impegni previsti in materia di coordinamento della politica estera era stata però tale da mettere in evidenza che non si era minimamente avvertita la possibilità di una concorrenza della Comunità con gli stati nelle funzioni di politica estera, sulla quale si sarebbe potuto ripiegare qualora fosse stata ritenuta troppo incisiva l'attribuzione esclusiva di funzioni essenziali in tal campo alla CPE. Ne si era avvertita la necessità di determinare una gerarchia di valori internazionali specifici, da sottoporre ad un meccanismo più rigoroso di mutua consultazione e di coordinamento. Si può quindi concludere che in questo settore essenziale per le stesse sorti della CED non era stato fatto neppure un minimo passo nel cammino richiesto per il completamento della CED. La consultazione che ogni volta precedeva conferenze internazionali poteva peraltro contribuire, sulla base esclusivamente intergovernativa, a caratterizzare un comune atteggiamento dei membri della CED in seno alle conferenze atlantiche e, specialmente, nelle riunioni previste dal protocollo al Trattato CED sui rapporti tra la Comunità e la NATO.

La rappresentanza della CPE nelle relazioni internazionali venne affidata al presidente del Consiglio esecutivo (art. 34). La CPE poteva concludere trattati internazionali nei limiti della proprie competenze; il negoziato e la conclusione erano affidati al Consiglio esecutivo e, nella misura necessaria all'adempimento della propria competenza, la CPE aveva il diritto di rappresentanza sia in forma attiva che passiva (artt. 67, 68, 74).

Più sostanziali, anche se di gran lunga inadeguate, erano le limitazioni poste agli stati membri per la conclusione di accordi contrari agli impegni presi dalla Comunità e per la stipulazione di accordi interessanti la Comunità: nel secondo caso, i progetti dovevano essere esaminati dal Consiglio esecutivo, e se ritenuti contrari agli interessi ed impegni comunitari, sarebbero scattate procedure di conciliazione prima e poi di arbitrato tra stati interessati e Consiglio esecutivo (artt. 72 e 73).

Mentre la situazione della comune politica estera era rimasta pressappoco al punto di partenza, salvo una intensificazione della tecnica inter-statale, la CPE aveva dischiuso maggiormente le porte alle esigenze di integrazione economica, evidentemente sotto la influenza dell'esperimento CECA appena iniziato. Innanzi tutto occorre osservare che il problema della CECA era stato risolto adeguatamente, allontanandosi sapientemente dai due estremi dell'assoluta sua fusione nella costituenda Comunità politica o della conservazione della sua piena indipendenza. Le due soluzioni estreme avrebbero comportato gravi difficoltà funzionali, mentre il rispetto dell'autonomia della CECA nell'ambito della CPE permetteva all'esperimento CECA di svilupparsi pienamente influenzando sul processo unionistico generale. *La comunità ha il compito di realizzare progressivamente tra gli stati membri un mercato comune basato sulla libera circolazione delle merci, dei capitali e delle persone*, riferendosi ai principi generali che ispiravano la CECA e mediante la promozione del *coordinamento della politica monetaria, creditizia e finanziaria* (art. 82). L'Assemblea plenaria, con tale redazione dell'art. 82, aveva ritenuto opportuno fare un passo indietro, stralciando l'attribuzione alla CPE della competenza di prendere misure per la riduzione o l'abolizione delle tariffe doganali, contemplata esplicitamente nel testo dell'articolo approvato in precedenza dalla Commissione costituzionale. Nel testo definitivo del progetto era stata peraltro inserita una clausola, non contemplata dalla Commissione, per garantire libertà di residenza a tutti i cittadini di tutti gli stati membri che avevano servito nelle forze europee e per i nati dopo l'entrata in vigore del Trattato istitutivo della CPE (art. 83).

I poteri per l'amplificazione economica delle attribuzioni della CPE sarebbero entrati in funzione un anno dopo l'entrata in vigore del Trattato, e si sarebbero dovuti espletare in un quinquennio (art. 84), su iniziativa del Consiglio esecutivo, previo parere conforme del Consiglio dei ministri (37). Il voto del Parlamento li avrebbe resi legge (art.84), su iniziativa del Consiglio esecutivo, previo parere conforme del Consiglio dei Ministri ⁶⁸. Tale meccanismo poteva portare ovviamente all'attuazione del piano olandese, presentato alla sessione romana dei Sei del 24-25 febbraio, qualora il Trattato della CPE fosse stato prontamente varato. In un primo momento, era però prevista una sola clausola concreta, immediatamente attuabile con l'entrata in vigore del Trattato: essa prevedeva l'intervento del Consiglio esecutivo in materia economica, mediante l'obbligatoria consultazione con esso da parte di stati membri che intendevano prendere provvedimenti monetari o concludere accordi restrittivi della circolazione di merci e della mano d'opera. Qualora l'Esecutivo avesse constatato che tali

⁶⁸ Il periodo di attuazione del comune mercato era fissato a tre anni nel progetto della Commissione Costituzionale.

provvedimenti sarebbero stati in contrasto con gli obiettivi del Trattato, o che potessero produrre gravi perturbamenti nell'economia degli altri stati membri, o intralciare le misure previste dall'art. 67 del Trattato CECA, l'Esecutivo avrebbe potuto, con il consenso del Consiglio dei ministri, sottoporre le opportune proposte ai membri interessati (art. 87) ⁶⁹.

Oltre alle attribuzioni economiche, in buona parte affidate ad una elaborazione successiva, la CPE avrebbe assunto attribuzioni per la tutela dei diritti umani fondamentali negli stati membri. L'innovazione era realmente eccezionale per il suo significato politico e morale. L'articolo 3 infatti dichiarava parte integrante dello Statuto il titolo I della Convenzione di protezione dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali firmata a Roma il 4 novembre 1950 ⁷⁰ e il protocollo addizionale del 20 marzo 1952. La Corte diveniva così competente nel giudicare controversie che ponessero questioni di principio relative alla interpretazione degli obblighi derivanti dalla Convenzione (art. 45).

Era peraltro importante l'accoglimento della cosiddetta esecuzione federale, la quale autorizzava, in determinati casi, l'intervento della CPE nella situazione interna di uno stato membro *per assicurare il rispetto dell'ordine costituzionale e delle istituzioni democratiche* nel suo territorio. Tale forma eccezionale di intervento negli affari interni di uno stato membro si sarebbe esclusivamente verificata dietro richiesta di assistenza da parte dello stato interessato, oppure per iniziativa della stessa Comunità, previo unanime parere conforme del Consiglio dei Ministri (compreso quindi il parere favorevole dello stato interessato). L'applicazione di tale clausola venne regolata mediante legge della Comunità (art. 104).

Si contemplava, inoltre, l'accesso alla CPE di altri stati membri del Consiglio dell'Europa, qualora essi avessero garantito il pieno rispetto dei diritti umani, ai sensi dell'art. 3 (art. 116). Oltre a questa forma normale di adesione successiva, il progetto prevedeva una forma di associazione parziale particolarmente interessante, perché rispondente alle esigenze politiche di mantenere una certa elasticità nei confronti di paesi europei che potevano essere indotti a fiancheggiare la CPE, senza volerne assumere interamente i vincoli. La formula dello stato associato era stata quindi concepita come uno strumento di attrazione degli stati europei non facenti parte della Comunità, nello spirito dell'orientamento introdotto nel Consiglio dell'Europa dalle proposte Eden. Lo stato associato stipulava con la Comunità accordi per stabilire la propria partecipazione parziale alla CPE, la quale poteva consistere nella partecipazione dei governi associati al Senato,

⁶⁹ La possibilità dell'Esecutivo di fare proposte ai membri interessati nei casi su indicati, non era prevista nel progetto della Commissione costituzionale. L'articolo 67 della CECA concerneva la regolamentazione delle tariffe doganali per il carbone e l'acciaio.

⁷⁰ Vedi il testo in *Comunità Internazionale*, n. 2, p. 346 e segg.

nella creazione di commissioni miste, nell'obbligo di mutua consultazione. Una conferenza periodica avrebbe riunito il Consiglio esecutivo, il Consiglio dei ministri e i rappresentanti degli stati associati (art. 90-93).

L'orientamento Eden aveva trovato, peraltro, una formale rispondenza nel progetto di protocollo sui collegamenti tra la CPE e il Consiglio dell'Europa, il quale si sarebbe dovuto allegare anche allo Statuto di Strasburgo, per il quale conteneva sostanziali revisioni. Il protocollo prevedeva la trasformazione dell'Assemblea consultiva che sarebbe stata composta dai membri del Senato della CPE e da un numero di rappresentanti degli altri stati non facenti parte della Comunità, fissato sulla base della ponderazione già esistente. Il Comitato dei ministri di Strasburgo avrebbe invece accolto anche una rappresentanza del Consiglio esecutivo della CPE e, attraverso una serie di scambi di informazioni e di consultazioni si sarebbe venuto a creare un vincolo cooperazionistico permanente tra Consiglio dell'Europa e Comunità politica ⁷¹.

Il progetto, nel suo complesso, aveva risolto adeguatamente il problema della sezionalità sorto con le iniziative di comunità specializzate, predisponendo una sede unitaria allo sviluppo di quelle già stipulate e di altre che potevano seguire. Ma esso non aveva risolto il problema della gestione comune di alcune funzioni di politica estera, connesse al funzionamento della CED, prevedendo solo generici sviluppi dell'integrazione economica. Le esigenze di approfondimento delle attribuzioni della Comunità erano state quindi proiettate in buona parte verso il futuro, mentre sembra fosse stata data piena attuazione alle forme di collegamento con il Consiglio dell'Europa, destinate a preservare un equilibrio durevole e produttivo tra *Piccola Europa* e *Grande Europa*.

Gli sviluppi per il raggiungimento totale degli obiettivi fissati alla Comunità vennero affidati all'attività legislativa dei suoi organi, tra i quali il Parlamento assunse una funzione di primo piano. D'altra parte, la Comunità poteva avanzare proposte agli stati membri (art.55). Era impor-

⁷¹ In particolare, l'Esecutivo rimetteva un rapporto annuale sulla propria attività al Consiglio dell'Europa ed i suoi membri potevano essere interrogati su loro richiesta dall'Assemblea quando veniva discusso il loro rapporto. Venivano comunicate a Strasburgo le misure proposte dalla Comunità suscettibili di ripercuotersi sugli interessi di altri membri del Consiglio dell'Europa, e in tal caso potevano avvenire anche consultazioni preventive tra i due organismi. Il Consiglio dell'Europa poteva fare raccomandazioni alla CPE, e l'Esecutivo europeo poteva richiedere pareri al Consiglio dell'Europa e fare proposte per elaborare trattati o legislazioni parallele, concernenti problemi comuni alla CPE ed agli altri membri di Strasburgo. Alcuni servizi amministrativi potrebbero essere comuni e la sede dei due organismi unica.

L'Assemblea consultiva di Strasburgo aveva esaminato sommariamente il progetto di CPE e in particolare le sue clausole sui collegamenti con il Consiglio il 16 e 17 gennaio, votando una risoluzione che approvava in linea di principio il progetto, pur tacendo raccomandazioni per alcune modifiche. Vedi *Risoluzione n. 26 esprimente il parere sulle direttive per l'elaborazione del progetto di trattato istitutivo di una Comunità politica europea*.

tante, peraltro, considerare, specie ai fini di una successiva soddisfazione delle esigenze comunitarie in materia di politica estera, conservate per principio entro la sfera del coordinamento interstatale, l'attuazione di una procedura di revisione dello Statuto (compresi in esso i Trattati CECA e CED) prevista dal Trattato.

Erano state infatti previste tre modalità di revisione a seconda della sua portata: le revisioni implicanti una modifica delle competenze della Comunità nei confronti degli stati membri (e della definizione dei diritti e libertà fondamentali), che sarebbero state elaborate mediante progetti di emendamento dal Consiglio esecutivo, su unanime parere del Consiglio dei ministri, ed approvate dal Parlamento della Comunità e dai Parlamenti nazionali; le revisioni modificanti solo i rapporti tra le istituzioni della Comunità o la ripartizione delle loro competenze, che seguivano la stessa procedura, senza però richiedere l'approvazione dei Parlamenti nazionali, ed infine le revisioni diverse dalle prime due categorie, che sarebbero state preparate dall'Esecutivo, senza parere del Consiglio dei ministri ed approvate dal Parlamento (artt. 111-113). L'iniziativa per le revisioni andava considerata di preminenza del Consiglio esecutivo, di ciascuna Camera e degli stati membri (art. 110).

La cautela, ed in un certo senso la restrizione alle quali si era ispirata l'Assemblea *ad hoc* nell'assolvere il proprio compito, avevano peraltro un'attenuante generica nella particolare depressione subita dall'atmosfera unionistica in Europa negli ultimi tempi. Dobbiamo riconoscere che la CED, per il modo infelice con il quale era stata costruita, era stata una importante fonte di tale depressione, investendo gli orientamenti unionistici con i punghi più acuti del problema dei rapporti tra Francia e Germania, senza dare d'altra parte la dovuta prevalenza agli sviluppi supernazionali inerenti la sua struttura generale. Essa si era presentata alla considerazione delle opinioni nazionali più nella veste di fautrice del riarmo tedesco che nella sua funzione unionistica, sollecitando per conseguenza sentimenti e reazioni che avevano alimentato ulteriormente gli orientamenti nazionalistici.

La controffensiva del nazionalismo aveva trovato un terreno favorevole nei risvolti dei problemi politici e diplomatici che scaturivano dalla CED, sviluppandosi poi contro ogni forma di decisivo e sostanziale superamento delle sovranità nazionali. L'erronea concezione che l'unione significasse la *scomparsa* degli stati nazionali si era fatta strada anche negli ambienti responsabili, che invano tentavano di conciliare segreti propositi di predominio nazionale e di potenza con gli schemi unionistici degli stati euro-occidentali ⁷².

⁷² Parlando alla Commissione per gli Esteri dell'Assemblea nazionale il 19 febbraio, Bidault affermava: *Tutti sono d'accordo per fare l'Europa, ma si tratta di non farvi soffocare la Francia. Noi cerchiamo delle garanzie perché non vogliamo la scomparsa della Francia.* Vedi "Le Monde" del 20 febbraio 1953.

La reticenza di alcuni ambienti si era quindi riflessa dalla CED alle altre proposte unionistiche, tentando di produrre una battuta d'arresto negli orientamenti precedenti. Gli echi della conferenza di Roma dei Sei erano stati significativi in proposito, e tanto meno erano stati contraddetti dalla cautela con la quale la Francia, ad esempio, aveva accolto le proposte economiche olandesi, e lo stesso progetto per la CPE. Il 6 marzo, Bidault ci teneva ad affermare, alla vigilia della consegna del progetto ai Sei, che *la libertà di azione dei governi e dei Parlamenti riguardo alle conclusioni adottate dall'Assemblea ad hoc non potrà essere limitata*⁷³.

Restava quindi da augurarsi che i Governi, nell'esaminare il progetto dell'Assemblea *ad hoc* e nello stipulare gli accordi che avrebbero dovuto renderlo operante, riacquistassero nel frattempo il dovuto respiro europeo per soddisfare, almeno nei limiti previsti dal progetto, quelle esigenze unionistiche che si collocavano naturalmente nella situazione storica maturata dopo la seconda guerra mondiale. La prova del fuoco delle reali tendenze unionistiche si stava peraltro preparando in un momento forse decisivo per la futura convivenza dei due mondi contrapposti, se le prime mosse distensive dell'URSS post staliniana dovevano rivelarsi ispirate da un sostanziale orientamento sovietico di pacificazione con il mondo occidentale. Le esigenze dell'Unione europea, liberate dalle inevitabili sovrastrutture politico-diplomatiche e militari prodotte dalla guerra fredda, dovevano ritrovare una propria ragion d'essere anche in una situazione di distensione internazionale, nella coscienza di servire la causa della pace mondiale mediante la formazione di una struttura euro-occidentale autonoma, depositaria di una reale terza forza funzionante da elemento equilibratore nella distribuzione delle maggiori forze mondiali.

⁷³ Vedi il discorso di Bidault all'Assemblea nazionale in *Relazioni Internazionali*, 1953, p. 255. La posizione della Saar nella CPE rimaneva irrisolta, poiché l'Assemblea *ad hoc* in seduta plenaria non ha adottato nessuna delle proposte progettate dalla Commissione costituzionale dell'articolo 102.

ORGANIZZAZIONE DELLE FORZE TERRESTRI

1. Modello di tabelle di effettivi e dotazioni.

Il protocollo militare fissava la composizione di un'Armata tipo formata da 3 Corpi d'Armata e da 12 Raggruppamenti di cui 8 di fanteria e 4 corazzati ed il numero degli effettivi.

La Sezione Terra in collaborazione con la Sezione Aria aveva fissato un modello unico di tabella per gli effettivi e per le dotazioni rispondenti alle esigenze dell'Esercito e dell'Aeronautica (documento CM/TER/2157 in data 4 aprile 1954).

Il modello di tabella comprendeva sette sezioni: la prima conteneva alcune indicazioni generiche sull'unità; la seconda un'organigramma; la terza e la quarta rispettivamente la ripartizione del personale ed il riepilogo; la quinta e la sesta le dotazioni: rispettivamente ripartizione dei materiali e riepilogo; la settima degli allegati propri di ciascuna Forza Armata. Tutte le sezioni, ad eccezione della settima, furono studiate in modo da poter essere utilizzate dal servizio meccanografico.

2. Organizzazione dei Comandi di Corpo d'Armata e d'Armata.

La struttura organica dei Comandi di Corpo d'Armata prevedeva la tradizionale articolazione dei Comandi in Stato Maggiore Generale e Stato Maggiore Speciale (quest'ultimo sostituito in seguito con la denominazione: "Organi Specializzati dello Stato Maggiore") e dello Stato Maggiore Generale nelle branche: G1, G2, G3, G4 (Personale, Informazioni, Operazioni, Logistica).

Gli Organi Specializzati dello Stato Maggiore di Corpo d'Armata previsti dal documento erano i seguenti: "Adjudant Général", Artiglieria, Corazzati, Genio, Trasmissioni, Chimico, Medico, Intendenza, Materiali, Trasporti, Polizia Militare e Circolazione Stradale, Affari Giuridici, Servizi Speciali e Finanze.

La struttura generale dei Comandi di Armata era analoga a quella dei Corpi d'Armata era previsto sempre uno Stato Maggiore Generale articolato nelle stesse branche G1, G2, G3 e G4 ed uno ed uno Stato Maggiore Speciale (come già scritto denominato in seguito "Organi Specializzati dello Stato Maggiore"). Le Armate avevano oltre agli stessi organi dei Corpi d'Armata anche i seguenti Servizi: Postale, Storico, Informazione Pubblica, Informazione ed educazione delle truppe, Governo Militare.

3. Struttura organica ed effettivi delle Grandi Unità di base, i Raggruppamenti ("Groupements").

La struttura delle Grandi Unità di base si ispirava ai concetti fondamentali della massima leggerezza, realizzata con la riduzione, al minimo, delle funzioni logistiche.

Per vivere ed operare le Grandi Unità di base avevano bisogno dell'appoggio e del sostegno degli organi superiori integrati. Tuttavia, queste unità avrebbero conservato organicamente gli elementi dei servizi indispensabili per poter provvedere, tempestivamente, alle necessità più urgenti in relazione al loro impiego tattico.

I lavori in sede C.I.M. (Comitato Intergovernativo Militare) si erano limitati alla definizione degli organici sommari fino a livello Battaglione e Compagnia autonoma, sulla base della struttura organica generale fissata dal Protocollo Militare.

I Raggruppamenti previsti nel trattato erano quelli di Fanteria, Corazzato e Meccanizzato, studiati prendendo a modello, le corrispondenti formazioni dell'Esercito degli Stati Uniti d'America.

4. Il Raggruppamento di Fanteria ("Groupement d'Infanterie").

Il Raggruppamento di Fanteria era composto da uno Stato Maggiore; una Compagnia detta "Quartier Generale"; uno Squadrone da ricognizione; 3 Reggimenti di fanteria; 1 Battaglione carri pesanti; Artiglieria divisionale motorizzata su cinque Gruppi: 3 di obici leggeri, 1 Gruppo obici medi, 1 Gruppo di artiglieria contraerea; 1 Battaglione motorizzato del genio; 1 Compagnia trasmissioni.

Per quanto riguardava i servizi, il Raggruppamento di Fanteria disponeva di 1 Battaglione di sanità, 1 Compagnia materiali, 1 Compagnia di intendenza, 1 Compagnia polizia e circolazione stradale, 1 Compagnia complementi.

Il numero degli effettivi di un Raggruppamento di Fanteria erano inferiori sia a quelli di un'analoga unità americana che a quelli di una Divisione di fanteria italiana, e si aggiravano complessivamente sulle 15.600 unità, e ciò era dovuto essenzialmente al fatto che, l'organizzazione logistica era inferiore a quella di una Divisione nazionale.

Nel dettaglio, le unità che componevano il Raggruppamento erano le seguenti: Comando e Compagnia "Quartier Generale", per un totale di circa 300 unità; Squadrone da ricognizione composto da circa 200 uomini con un armamento di 17 carri armati leggeri "M24" e 17 vetture leggere "Tout terrain" blindate.

Il Reggimento di fanteria, composto da circa 3000 uomini comprendeva: un Comando, una Compagnia comando, 3 Battaglioni di fanteria, 1 Compagnia anticarro, 1 Compagnia mortai, 1 Compagnia servizi. Il Battaglione di fanteria, a sua volta, con un organico di circa 800 uomini, ed era formato da una Compagnia comando e servizi, 3 Compagnie fucilieri, ed una 1 Compagnia armi pesanti.

Il Battaglione carri pesanti, composto da circa 600 uomini, comprendeva anch'esso un Comando ed una Compagnia comando, 3 Compagnie carri pesanti, 1 Compagnia servizi. L'armamento comprendeva 2 carri armati leggeri "M24" e 69 carri armati pesanti.

Il Reggimento di artiglieria, composto da 3.200 uomini, comprendeva un Comando, una Batteria comando e servizi, 3 Gruppi obici leggeri su 3 Batterie obici da 105 mm ed una Batteria servizi; 1 Gruppo obici medi su 3 Batterie, ognuna composta da 6 obici da 155 mm ed 1 Batteria servizi; 1 Gruppo contraerei leggero su 4 Batterie contraerei, ciascuna formata da 8 complessi binati da 40 mm.

Il Reggimento doveva avere in organico anche 10 aerei leggeri: 2 per il Comando di Reggimento, e 2 per ciascun Gruppo da campagna.

Il Battaglione motorizzato del genio composto da circa 800 uomini, comprendeva un Comando ed una Compagnia comando, 4 Compagnie genio da combattimento, 1 Compagnia servizi. Il Battaglione aveva, inoltre, in dotazione un ponte da 50 tonnellate lungo circa 100 metri.

Nei servizi il Battaglione di sanità, composto da circa 260 uomini, comprendeva: il Comando ed una Compagnia comando, 1 Compagnia ambulanze su 27 macchine, 1 Compagnia selezione e smistamento, 1 laboratorio dentista mobile.

I compiti del Battaglione sanità divisionale, si identificavano con quelli della Sezione di sanità italiana.

La Divisione di fanteria non aveva in proprio degli Ospedali da campo i quali erano invece tenuti accentrati a livello Armata per le esigenze di tutta la Grande Unità.

La Compagnia di intendenza, composta da circa 230 uomini, comprendeva le unità elementari del servizio di Commissariato dell'organizzazione italiana e provvedeva al rifornimento dei carburanti e dei lubrificanti.

Compagnia del materiale, su 280 uomini circa, comprendeva le unità dei servizi italiani di artiglieria e della motorizzazione con l'esclusione dei rifornimenti carburanti e lubrificanti. Le attribuzioni della Compagnia dei materiali comprendevano le funzioni del rifornimento, della manutenzione e riparazione dei materiali (armi, artiglierie ed autoveicoli).

La Compagnia di polizia e circolazione stradale, infine, composta da circa 147 uomini, non pregiudicava l'appartenenza ad un corpo unico e a due distinti organismi del personale incaricato dei compiti in questione. In sede C.I.M. l'importante problema non fu mai definito completamente per i sensibili contrasti esistenti in materia tra le varie delegazioni.

5. Il Raggruppamento Blindato ("Groupement Blindé").

Il Raggruppamento Blindato con un organico di 14.800 unità, era formato da un Comando e da una Compagnia Quartier Generale, da 3 Comandi di sottoraggruppamento, 1 Battaglione da ricognizione, 4 Battaglioni carri, 4 Battaglioni di fanteria formanti corpo.

L'artiglieria divisionale aveva alle dipendenze le seguenti unità: 3 Gruppi obici leggeri, 1 Gruppo obici medi, 1 Gruppo artiglieria contrae-

rea. Aveva inoltre, in organico 1 Battaglione meccanizzato del genio ed 1 Compagnia trasmissioni.

I servizi erano rappresentati da 1 Battaglione di sanità, 1 Battaglione di intendenza, 1 Battaglione del materiale, 1 Compagnia polizia e circolazione stradale, 1 Compagnia complementi.

Il Raggruppamento Blindato così come previsto nella sua struttura generale, comprendeva una forza equilibrata di armi e servizi, organizzati in modo da rendere la Grande Unità tatticamente ed amministrativamente autonoma e particolarmente idonea a compiere missioni che richiedevano grande mobilità e potenza di fuoco.

Secondo l'organizzazione prevista, gli elementi di comando erano costituiti da 1 Comando di Raggruppamento, 3 Comandi di sottoraggruppamento, 1 Comando di artiglieria.

I comandi di sottoraggruppamento non disponevano di truppe in organico ad eccezione della propria Compagnia comando. Tutti i Battaglioni erano autonomi dal punto di vista amministrativo, mentre l'assegnazione dei Battaglioni e delle altre unità ai comandi di sottoraggruppamento, o comandi tattici, veniva effettuata dal comandante del Raggruppamento in relazione ai compiti ed alle esigenze operative assegnate alla Grande Unità. Il Raggruppamento Blindato si poteva considerare un'organizzazione quaternaria in quanto costituita da 4 Battaglioni carri, 4 Battaglioni di fanteria e 4 Gruppi di artiglieria semoventi da campagna.

L'organizzazione prevista per il Raggruppamento Blindato permetteva una grande flessibilità nella composizione delle sue formazioni di combattimento. In particolare, l'organico del Battaglione carri e quello del Battaglione di fanteria corazzato, compresi i comandi di Battaglione, avevano una certa somiglianza per facilitare la costituzione ed il funzionamento dei Gruppi Tattici.

L'organico del comando di Raggruppamento e della Compagnia comando era di circa 380 uomini; l'organico del comando di un sottoraggruppamento era invece di circa 100 uomini.

Il Battaglione da ricognizione, composto da circa 900 unità, comprendeva un comando ed una compagnia comando, 4 Squadroni da ricognizione, 1 Squadrone servizi. L'armamento era costituito da 68 carri armati leggeri "M24" e da 68 veicoli blindati.

Il Battaglione di fanteria corazzato, composto da circa 1000 uomini, comprendeva un comando ed una compagnia comando, 4 Compagnie di fanteria corazzata, 1 Compagnia servizi.

Il Battaglione carri, composto da circa 700 uomini, comprendeva un comando ed una compagnia comando, 4 Compagnie carri, 1 Compagnia servizi. L'armamento del Battaglione era composto da 15 veicoli blindati, 72 carri armati, 5 carri armati leggeri "M24".

Il Reggimento di artiglieria semovente, composto da circa 3300 uomini, comprendeva un comando ed una Batteria comando, 3 Gruppi obici legge-

ri semoventi su 3 Batterie di 6 obici da 105 mm ed 1 Batteria servizi; 1 Gruppo di artiglieria contraerea leggero semovente su 4 Batterie contraerei.

Il Battaglione genio corazzato su 1000 unità, comprendeva un Comando ed una Compagnia comando, 4 Compagnie genio da combattimento, 1 Compagnia ponti, 1 Compagnia servizi.

La Compagnia trasmissioni su 330 uomini circa, aveva una struttura analoga a quella della Compagnia trasmissioni del "Groupement d'Infanterie", con effettivi e mezzi maggiorati.

Per quanto riguardava i servizi, il Battaglione sanità, con un organico di circa 400 uomini, comprendeva un Comando, una Compagnia comando, 3 Compagnie di sanità miste, 6 ambulanze chirurgiche, 1 laboratorio dentistico.

L'articolazione del Battaglione era stata stabilita in relazione alle particolari esigenze operative dei 3 sottoraggruppamenti. Date le caratteristiche di impiego delle unità corazzate, tanto l'intervento chirurgico che il ricovero nell'ambito divisionale, erano stati considerati di carattere eccezionale. L'assegnazione in proprio di ambulanze chirurgiche era stata considerata, perciò, nel senso che di norma il loro impiego era integrato da una formazione sanitaria per il ricovero degli intrasportabili e per consentire rapidi interventi, quando assolutamente indispensabili, in attesa che il ferito venisse sgomberato rapidamente.

Il Battaglione di intendenza composto da circa 400 uomini, comprendeva un Comando ed una Compagnia comando, e 2 Compagnie trasporti.

Il Battaglione del materiale di circa 700 uomini, comprendeva un Comando ed una Compagnia comando, e 3 Compagnie mantenimento. La Compagnia mantenimento si articolava in 3 Plotoni non omogenei, in quanto ognuno di essi era organizzato per poter effettuare riparazioni di uno dei tre tipi di materiale in organico: armi, veicoli e trasmissioni.

La Compagnia di polizia e circolazione stradale aveva un organico di 170 uomini, mentre, infine, la Compagnia complementi era costituita da circa 40 uomini.

6. Il Raggruppamento Meccanizzato ("Groupement Mécanisé").

Il Raggruppamento Meccanizzato rispondeva a particolari esigenze che trovavano riscontro nella sua costituzione organica che consentiva un'azione strettamente legata a quella dei Raggruppamenti Blindati e traeva origine dalla considerazione che poteva essere necessario costituire Corpi d'Armata corazzati che avevano necessità di fare affidamento su forti unità di fanteria protetta.

Per quanto riguardava la struttura organica, il Raggruppamento Meccanizzato aveva la seguente struttura di comando: Stato Maggiore e Compagnia Quartier Generale e tre Comandi di sottoraggruppamento. Le truppe erano divise in tre Battaglioni da ricognizione, 3 Battaglioni carri, 6 Battaglioni di fanteria che formavano un Corpo.

L'artiglieria divisionale motorizzata era costituita da 5 Gruppi: 3 Gruppi obici leggeri, 1 Gruppo obici medi, 1 Gruppo artiglieria contraerea.

Il Raggruppamento aveva inoltre in organico 1 Battaglione motorizzato del genio ed 1 Compagnia trasmissioni.

I servizi erano costituiti da 1 Battaglione di sanità, 1 Compagnia di intendenza, 1 Battaglione del materiale, 1 Compagnia polizia e circolazione stradale, 1 Compagnia complementi.

Gli effettivi globali di guerra erano complessivamente 12.000 unità. La forza globale era, quindi, sensibilmente superiore a quella prevista dal Protocollo Militare (circa 300 unità in più).

L'organizzazione del Comando di Raggruppamento (con la Compagnia di Quartier Generale) con 380 effettivi, e dei Comandi di sottoraggruppamento con circa 100 effettivi, era pressoché analoga a quella già prevista per i Comandi omonimi del Raggruppamento Blindato.

Il Battaglione da ricognizione con circa 900 effettivi, aveva struttura ed organizzazione analoga a quelle del Battaglione da ricognizione del Raggruppamento Blindato.

Il Battaglione di fanteria con circa 900 effettivi, aveva struttura ed organizzazione analoga a quelle del Battaglione di fanteria del Raggruppamento Blindato, con forza leggermente ridotta ma con armamento superiore (aumento del numero dei cannoni senza rinculo, aumento di 4 mortai pesanti), mentre per il trasporto il Battaglione era stato dotato di autocarri "tout terrain".

Il Battaglione carri aveva un organico di circa 710 unità, e secondo quanto aveva sostenuto la Delegazione italiana, si era ottenuto di avere per questa unità 3 Battaglioni carri identici ognuno su 3 Compagnie carri medi e 1 Compagnia carri pesanti.

Il Reggimento di artiglieria con un organico di circa 3200 unità, aveva organizzazione e articolazione uguali a quello del Raggruppamento di Fanteria. La Delegazione italiana e quella francese avevano sostenuto la necessità di avere nel Raggruppamento Meccanizzato le unità di artiglieria del tipo semovente e cioè dello stesso tipo di quelle previste per il Raggruppamento Blindato.

Il Battaglione del genio su 800 unità aveva anche esso organizzazione analoga a quella del Battaglione genio previsto per il Raggruppamento Blindato, meno la Compagnia ponti.

La Compagnia trasmissioni su un organico di 330 unità, era identica a quella del Raggruppamento Blindato.

I servizi erano formati dal Battaglione sanità di 410 unità con organizzazione analoga a quella del Battaglione sanità del Raggruppamento Blindato.

La Compagnia di intendenza su 230 unità, aveva un'organizzazione analoga a quella del Raggruppamento Blindato.

Il Battaglione dei materiali su 580 uomini aveva organizzazione analoga a quella del Battaglione materiali previsto per il Raggruppamento Blindato, con effettivi sensibilmente ridotti.

La Compagnia polizia e circolazione stradale su 176 uomini di organico, aveva organizzazione analoga a quella della stessa Compagnia prevista per il Raggruppamento Blindato. La Compagnia complementi, infine, era composta da 40 unità.

7. Struttura organica ed effettivi delle unità delle varie armi di Corpo d'Armata, di Armata e della Zona delle Comunicazioni.

La costituzione delle unità di fanteria di Corpo d'Armata e Zona della Comunicazioni fu suggerita dalle seguenti esigenze: nella zona di combattimento doveva contribuire alla sicurezza dell'area e doveva assicurare, qualora necessario, la sostituzione delle unità di fanteria dei Raggruppamenti, i cui effettivi erano stati calcolati allo stretto indispensabile; nella Zona delle Comunicazioni avevano il compito di rafforzare la protezione dei depositi, dei magazzini e delle linee di comunicazione.

I Battaglioni mortai su 680 unità, comprendevano un Comando ed una Compagnia comando, 3 Compagnie mortai pesanti ed 1 Compagnia servizi.

Unità di cavalleria blindata e carri di Corpo d'Armata e d'Armata erano costituite dal Reggimento di cavalleria blindata di 3500 unità, comprendente uno Squadrone comando e servizi, 3 Battaglioni da ricognizione ed 1 Gruppo semoventi obici leggeri.

I Battaglioni da ricognizione ed il Gruppo semoventi obici leggeri avevano la stessa costituzione organica delle corrispondenti unità del Raggruppamento Blindato. Il Reggimento comprendeva, in particolari 10 aerei leggeri.

Il Reggimento carri era formato da un Comando ed una Compagnia comando e da 2 a 4 Battaglioni carri. Tutte le Delegazioni avevano proposto Battaglioni carri uguali a quelli previsti per il Raggruppamento Blindato.

Per quanto riguardava le unità di artiglieria di Corpo d'Armata, di Armata e della Zona delle Comunicazioni, onde evitare la creazione di nuovi tipi di unità, tutte le Delegazioni furono concordi nel prevedere che: per i Gruppi obici da 105 mm semoventi da 155 mm semoventi e motorizzati la stessa costituzione organica dei Gruppi di artiglieria dei Raggruppamenti. Per i Gruppi di artiglieria contraerei leggera della Zona del Combattimento di Corpo d'Armata e d'Armata, la stessa costituzione organica dei Gruppi contraerei leggeri semoventi dei Raggruppamenti.

Il Gruppo di osservazione, composto da circa 720 unità, era formato da un Comando ed una Batteria comando, 3 Batterie di osservazione ed 1 Batteria servizi.

Il Gruppo lanciarazzi motorizzato su un organico di circa 600 unità, era formato da un Comando ed una Batteria comando, 3 Batterie lanciarazzi ed 1 Batteria servizi.

I Gruppi semoventi avevano la seguente costituzione: Gruppo semoventi obici leggeri da 105 mm su 620 unità e Gruppo semoventi obici medi da 155 mm su 670 uomini di organico, avevano un'organizzazione identica a quella prevista per gli stessi Gruppi del Raggruppamento Blindato. Il Gruppo semoventi obici di grosso calibro da 8 pollici su 550 uomini di organico era invece formato da un Comando, e da una Batteria comando, 3 Batterie obici, ognuna su 4 cannoni ed una Batteria servizi.

I Gruppi motorizzati erano organizzati nel modo seguente: il Gruppo motorizzato obici medi da 155 mm su 620 uomini aveva organizzazione identica a quella prevista per gli stessi Gruppi del Raggruppamento di Fanteria. Il Gruppo motorizzato cannoni da 155 mm od obici da 8 pollici su 570 uomini di organico era formato da un Comando ed una Batteria comando, 3 Batterie cannoni od obici, ciascuna su 4 pezzi ed 1 Batteria servizi. Il Gruppo motorizzato cannoni da 8 pollici su 500 uomini di organico, aveva anch'esso un Comando ed una Batteria comando, 3 Batterie cannoni, ciascuna su 2 pezzi, ed 1 Batteria servizi. Il Gruppo motorizzato contraerei leggero aveva un organico di circa 850 uomini su un Comando ed una Batteria comando, 4 Batterie contraerei leggere ed 1 Batteria servizi. Infine, il Gruppo motorizzato contraerei pesante su un organico di 700 uomini era formato da un Comando ed una Batteria comando, 4 Batterie contraerei pesanti ed 1 Batteria servizi.

Per la Zona delle Comunicazioni erano previsti soltanto Gruppi di artiglieria contraerei motorizzati leggeri e pesanti.

Per quanto riguardava le unità del genio ed unità topografiche di Corpo d'Armata, di Armata e Zona delle Comunicazioni, lo studio era stato condotto sulla base dell'analoga organizzazione dell'Esercito degli Stati Uniti d'America.

Il Raggruppamento genio da combattimento di Corpo d'Armata, su un organico di 2700 uomini, comprendeva un Comando ed una Compagnia comando, 3 Battaglioni genio da combattimento, 1 Compagnia autocarri "Bennes", 1 Compagnia attrezzature leggere, 2 Compagnie ponti "Bailey" e 2 Compagnie equipaggi da ponte.

Il Raggruppamento genio da costruzione su 4100 uomini comprendeva un Comando ed una Compagnia comando, 4 Battaglioni genio da costruzione, 2 Compagnie autocarri "Bennes", 2 Compagnie attrezzature speciali.

Il Raggruppamento servizi del genio su circa 2000 uomini di organico, comprendeva un Comando ed una Compagnia comando, 1 Compagnia autocarri "Bennes", 2 Compagnie idriche, 3 Compagnie manutenzione e rifornimento, 3 Compagnie ponti "Bailey", 1 Deposito materiali d'Armata.

Unità topografiche erano le seguenti: Compagnia topografi di Corpo d'Armata formata da 125 uomini; Battaglione topografico di Armata formato da 350 uomini; Compagnia riproduzioni fotografie aeree d'Armata; Battaglione topografico di base per la Zona delle Comunicazioni.

Le unità delle trasmissioni di Corpo d'Armata, di Armata e Zona delle Comunicazioni erano state studiate, analogamente alle precedenti, sul modello dell'organizzazione dell'Esercito degli USA, tenendo conto delle più recenti evoluzioni e varianti in materia e della necessità di uniformare e standardizzare il più possibile le unità di Corpo d'Armata, di Armata e della Zona delle Comunicazioni per ragioni di facilità di impiego e di intercambiabilità dei reparti.

Il Battaglione trasmissioni di Corpo d'Armata su un organico di 1100 uomini, era composto da un Comando ed una Compagnia comando, 1 Compagnia radio di esercizio, 1 Compagnia telefoni d'esercizio, 3 Compagnie costruzioni.

Il Battaglione trasmissioni d'esercizio di Corpo d'Armata su un organico di 1200 uomini era composto da un Comando ed una Compagnia comando, 1 Compagnia d'esercizio filo, 1 Compagnia d'esercizio radio, 1 Compagnia d'esercizio centri trasmissioni.

Il Battaglione trasmissioni da costruzioni con un organico di 900 uomini era formato da un Comando ed una Compagnia comando, e da 4 Compagnie da costruzione.

Esistevano anche un Battaglione trasmissioni di rinforzo ed un Battaglione speciale trasmissioni con organici e fisionomia ancora da definire.

Il Deposito trasmissioni di base era formato da un Comando ed una Compagnia comando, 3 Compagnie deposito di base e 3 Compagnie manutenzione.

8. Struttura organica ed effettivi delle unità dei servizi (supporti logistici) di Corpo d'Armata, d'Armata e della Zona delle Comunicazioni.

Non esistono differenze sostanziali tra la prevista organizzazione C.E.D. e quella nazionale italiana, infatti, l'attività generale dei servizi (riparazioni, recuperi, rifornimenti e sgomberi) si svolgeva, per entrambe le organizzazioni, attraverso i seguenti anelli logistici: Reggimento e minori reparti autonomi, i cui organi dei servizi avevano caratteristiche di mobilità totale ed immediata; Divisioni, i cui organi dei servizi avevano una caratteristica di mobilità circoscritta entro certi limiti di tempo; Armata, nella quale compariva la specializzazione dei vari organi di ciascun servizio, con la possibilità di spingere avanti degli elementi (frazioni) che costituivano supporto immediato logistico della Grande Unità. La mobilità di questi organi arretrati era abbastanza modesta mentre maggiore era quella degli elementi più avanzati, avendo essi la possibilità di potersi spostare su via ordinaria.

Il Corpo d'Armata non costituiva anello della catena logistica della Divisione, nei riguardi delle proprie unità di armi e servizi; aveva inoltre una funzione di coordinamento nei riguardi delle Grandi Unità dipendenti. Altra caratteristica comune alle due organizzazioni era l'accentramento

nell'Armata dei mezzi di trasporto e dei reparti di manovalanza, allo scopo di poter assicurare la potenzialità e la flessibilità necessarie al funzionamento dell'organizzazione logistica.

Le unità del servizio di sanità di Corpo d'Armata, d'Armata e Zona delle Comunicazioni avevano compiti analoghi a quelli dell'organizzazione italiana.

I principi generali di funzionamento erano i seguenti: per la raccolta, lo sgombero e la cura dei feriti e malati erano state previste, oltre agli elementi dei reparti in linea, tre zone di sgombero. Zona di 1° sgombero, compresa tra i posti di medicazione più avanzati e le formazioni sanitarie di divisione. Zona di 2° sgombero, comprendeva il complesso degli ospedali di sgombero dislocati nella zona di combattimento. Zona di 3° sgombero, comprendeva la massima parte delle formazioni sanitarie della Zona delle Comunicazioni (ospedali militari territoriali già esistenti o ospedali complementari da impiantare).

Per il rifornimento, sgombero e recupero dei materiali sanitari, erano stati previsti un deposito di base nella Zona delle Comunicazioni e una Compagnia di deposito nella zona dell'Armata, la quale impiantava tre posti di distribuzione avanzati per i rifornimenti in grosso alle Divisioni e in dettaglio alle altre unità e agli ospedali. Per gli sgomberi si provvedeva in senso inverso con gli stessi enti preposti ai rifornimenti, i quali funzionavano anche da centri di raccolta dei materiali divenuti inservibili o esuberanti.

Le unità del servizio di intendenza di Corpo d'Armata, d'Armata e della Zona delle Comunicazioni, avevano compiti analoghi a quelli dell'organizzazione italiana con l'aggiunta dei rifornimenti dei carburanti e dei lubrificanti.

I principi generali di funzionamento erano i seguenti: rifornimento sussistenza comprendeva un deposito di base, un deposito di sussistenza d'Armata e le Compagnie rifornimento le quali impiantavano un numero vario di posti di distribuzione per le Divisioni. I rifornimenti di carburanti seguivano la stessa catena dei rifornimenti prevista per la sussistenza. Per il rifornimento del pane, erano previste delle unità panettieri che provvedevano alla confezione del pane che veniva avviato ai posti di distribuzione sussistenza. Il rifornimento materiali V.E. (Vestiaro ed Equipaggiamento), si basava su di un unico deposito di Armata al quale le truppe indirizzavano le richieste periodiche. Per il rifornimento della carne e delle derrate deperibili era prevista una Compagnia frigorifera mobile, che assicurava il trasporto della carne e delle derrate deperibili fino ai posti distribuzione sussistenza. Per l'assolvimento degli altri compiti devoluti al servizio erano previste le seguenti unità: Compagnia recuperi, Compagnia mantenimento, Compagnia di lavanderia, Compagnia bagli e docce, Compagnia registrazione sepolture. Era infine previsto

anche un Deposito di Armata dei pezzi di ricambio che riforniva la Compagnia mantenimento.

Le unità del servizio del materiale di Corpo d'Armata, d'Armata e Zona dei Collegamenti raggruppavano il servizio armi e munizioni e il servizio della motorizzazione (carburanti esclusi) dell'organizzazione logistica italiana; comprendeva, inoltre, il rifornimento di mine ed esplosivi che nell'organizzazione italiana era attribuito al servizio del genio. I compiti del servizio, pertanto, si identificavano con quelli che nell'organizzazione italiana erano devoluti al servizio armi e munizioni e in parte ai servizi della motorizzazione e del genio.

Le unità del servizio del genio di Corpo d'Armata, d'Armata e Zona dei Collegamenti avevano dei compiti analoghi a quelli dell'organizzazione italiana. Per i rifornimenti dei materiali vari era stato previsto un Battaglione deposito d'Armata articolato in quattro Compagnie, di cui una provvedeva alla costituzione e al funzionamento del deposito, mentre le altre tre provvedevano ad installare dei posti di rifornimento nelle zone dei Corpi d'Armata. Le Compagnie comando dei Battaglioni genio divisionali si rifornivano ai posti di rifornimento e distribuivano i materiali ai reparti. Per quanto riguardava il rifornimento idrico, tutti i Battaglioni del Genio potevano stabilire 4 punti di distribuzione acqua, ciascuno dei quali aveva una capacità giornaliera di 160.000 litri. Erano previste inoltre all'interno dell'Armata due Compagnie idriche, ciascuna delle quali poteva far funzionare nove installazioni separate di purificazione d'acqua, aventi una capacità oraria di circa 27.000 galloni (100.000 litri). Ciascuna Compagnia aveva inoltre, una capacità di trasporto di 14.400 galloni (54.500 litri). Nella Zona delle Comunicazioni erano state previste le seguenti unità che alimentavano con i propri mezzi, i depositi e le corrispondenti unità di Armata: Compagnia di rifornimento equipaggiamenti del Genio; Compagnia di mantenimento del deposito del Genio; Compagnia di rifornimento pezzi di ricambio del Genio.

Anche le unità del servizio delle trasmissioni di Corpo d'Armata, d'Armata e della Zona delle Comunicazioni avevano compiti analoghi a quelli dell'organizzazione italiana. Per quanto riguardava i rifornimenti dei materiali, la Sezione Deposito della Compagnia Deposito di Trasmissioni d'Armata era rifornita di tutti i materiali dal Deposito di base. Tale Sezione poteva installare dei posti di rifornimento materiali delle trasmissioni per i Corpi d'Armata, mentre le truppe ed i servizi di Armata attingevano direttamente alle Sezioni Deposito. Il Battaglione trasmissioni di Corpo d'Armata teneva un piccolo deposito di materiali di consumo per le immediate esigenze dei reparti. Analogo deposito veniva costituito presso la Compagnia trasmissioni della Divisione. La catena delle riparazioni dall'avanti all'indietro era assicurata dalle Compagnie di trasmissioni divisionali: riparazioni di 3° scaglione (compreso il materiale radar e fotografico);

dal Battaglione di Trasmissioni di Corpo d'Armata: riparazioni di 3° scaglione per le truppe ed i servizi di Corpo d'Armata; dalla Compagnia di mantenimento di Armata, articolata in tre Sezioni (radio, radar e filo): riparazioni di 4° scaglione; dalla Compagnia di mantenimento di base, che eseguiva le riparazioni di 4° e 5° scaglione.

Per quanto riguardava le unità del servizio trasporti di Corpo d'Armata, e d'Armata, la quantità e la qualità delle unità trasporti nella zona di Armata e di Corpo d'Armata erano state definite sulla base dello studio preliminare effettuato dalla Sezione Terra sull'organizzazione dei trasporti nella zona di combattimento. I principi fondamentali erano i seguenti: l'Armata era responsabile di tutti i movimenti e trasporti di superficie nella zona di sua giurisdizione; i rifornimenti provenienti dalla zona territoriale erano fatti affluire, a cura degli organi logistici della Zona delle Comunicazioni, fino alla zona di dislocazione dei depositi di Armata; l'Armata era responsabile dei rifornimenti di tutte le unità dipendenti e di altre unità eventualmente stazionanti nella zona di sua giurisdizione; per far ciò essa doveva stabilire dei posti di distribuzione a portata delle unità e li alimentava con i propri mezzi di trasporto; i reparti si rifornivano con i mezzi in organico, ai depositi di Armata o ai posti di rifornimento.

Sulla base di tali principi, in sede di definizione delle unità da creare, si era arrivato alla seguente conclusione: 51 Compagnie trasporti, ciascuna su 60 autocarri utili; creazione di 3 comandi di Raggruppamento e di 3 comandi di Battaglione per inquadrare le Compagnie trasporti, a seconda delle necessità; 2 Compagnie trasporti carburanti; 4 Compagnie autovetture; reparti salmerie per il rinforzo delle Divisioni destinate a operare in montagna, in numero adeguato alle necessità operative. Per quanto interessava le unità di circolazione stradale, non era stato possibile definirne tipi e numero, dato che la questione era ancora allo studio per raggiungere un accordo sugli organi ai quali attribuire i compiti di controllo del traffico.

Per quanto riguardava le unità del Servizio Chimico di Corpo d'Armata, d'Armata e Zona dei Collegamenti, erano state previste Compagnie, Depositi di base e di Armata per ricevere, classificare, immagazzinare e distribuire le munizioni e i materiali del servizio chimico. Il Deposito di Armata poteva costituire Sezioni indipendenti (frazioni di magazzino). In sede di studio delle unità del Servizio Chimico, era stata richiamata l'attenzione sul problema della difesa contro gli attacchi atomici e batteriologici. Poiché in questo campo non si aveva un'esperienza particolare, si era solo affermato il principio di estendere i compiti del servizio chimico a tutti i problemi relativi alla guerra atomica e batteriologica, adattando o creando nuove unità per soddisfare le necessità particolari di queste due branche del servizio unificato.

CONCLUSIONI

Per poter meglio sintetizzare la storia e l'evoluzione della Comunità Europea di Difesa, si riporta, di seguito, parte della relazione generale conclusiva sull'attività svolta dalla Delegazione militare italiana al Comitato Interinale, relazione questa, che soprattutto nella sua parte più importante, quella delle conclusioni, servì per illustrare importanti studi di carattere organizzativo e dottrinale svolti su concezioni moderne e condotti sulla base di esperienze recenti.

Questi documenti nel 1955, data della loro stesura, per quanto fosse una materia già nota allo Stato Maggiore dell'Esercito per averla seguita nella sua lunga elaborazione, vennero fatti pervenire ai vari uffici dell'organo centrale dell'Esercito e agli Enti interessati, ciascuno per la parte di propria competenza, con copia delle conclusioni, in quanto ritenuti di grande importanza, per futuri studi sull'integrazione militare europea.

La relazione, oltre a rappresentare una completa sintesi delle lunghe attività svolte, metteva chiaramente in luce il valore, sempre attuale, degli studi compiuti in sede CED sia nel campo organico che nel campo dell'addestramento, e venne tenuta in grande considerazione, anche al fine di una sua eventuale utilizzazione in campo nazionale per analoghi studi, come fonte di idee e soluzioni per il lavoro di perfezionamento degli organismi militari.

Il Comitato Interinale ha iniziato la sua attività il primo luglio del 1952, quattro giorni dopo la firma del Trattato di Parigi, e l'ha proseguita ininterrottamente, fino al 31 agosto 1954, giorno in cui i lavori sono stati interrotti in seguito all'avvenuto rigetto del medesimo Trattato da parte dell'Assemblea Nazionale francese.

La presente relazione vuole offrire un quadro panoramico del lavoro svolto, che ha investito in pieno una materia quanto mai complessa, e cioè l'organizzazione ex novo di Forze Armate europee, con tutti i problemi connessi alla loro costituzione, al loro mantenimento e alla loro efficienza ed in particolare quelli dell'armamento e del bilancio che richiedevano anche l'esame di aspetti industriali, economici e finanziari della vita dei singoli Stati.

Un'attività così notevole e così intensa si è potuta svolgere attraverso discussioni e studi laboriosi, nel corso dei quali i rappresentanti nazionali hanno sempre cercato di tutelare i rispettivi punti di vista, conciliandoli in una visione onnipresente pari alla grandezza dell'idea per la quale erano stati convocati, e con lo scopo di conseguire in ogni campo risultati concreti mediante lo studio di soluzioni moderne, nazionali, europee.

La mole del lavoro compiuto è condensata nei documenti prodotti, nella concezione che ha indirizzato l'attività di tutti, nella finalità stessa del Comitato, e che gradualmente era entrata nella mentalità di ognuno dei

suo componenti fino ad ottenere un organismo armonico ed idoneo, atto a plasmarsi alle contingenze più presenti, pronto ad estendere il campo del suo lavoro tutte le volte che le circostanze lo richiedevano.

In parallelo con gli studi elaborati, intensa è stata anche la partecipazione ad esercitazioni, dimostrazione di armi e materiali, esibizioni varie, strettamente connesse con l'organizzazione delle forze europee; ed anche in tali occasioni i componenti del Comitato non hanno mancato di trarre nuove esperienze per i loro lavori e di portare ovunque il loro contributo.

È da sottolineare, inoltre, la natura di collaborazione tra i componenti delle varie Delegazioni e la serenità dell'ambiente in cui si è lavorato. Per la prima volta nella storia, elementi degli Stati Maggiori e di organismi civili di sei Paesi diversi, sono stati affiancati e fusi insieme per svolgere, durante ventisette mesi, un lavoro notevole, superando diversità e difficoltà, derivanti dalla lingua, dal grado di preparazione, dai metodi di lavoro, dai punti di vista.

Sotto l'aspetto della mole di lavoro, esso può dividersi in due categorie ben distinte:

- studi strettamente aderenti alle istituzioni previste dal Trattato;
- studi di carattere organizzativo e dottrinale, concernenti problemi interessanti le singole Forze Armate, nonché problemi interforze.

Mentre la prima categoria di studi ha più che altro valore documentario, la seconda può offrire possibilità di utilizzazione da parte delle autorità militari nazionali. Si tratta infatti di studi impostati su concezioni moderne, condotti sulla base di esperienze recenti, con l'apporto di esponenti militari e civili di sei nazioni. Essi si prestano ad analizzare in profondità la soluzione data da altri stati a determinati problemi, a raffrontare le diverse soluzioni, a rendersi conto delle differenze e dei loro determinanti.

Ravvisando perciò la possibilità di una utilizzazione sia pure parziale, da parte degli Enti Centrali nazionali del lavoro predetto, ritengo necessario fornire un orientamento preventivo, atto a meglio facilitare le eventuali conseguenti attività, e pertanto segnalo, a titolo di collaborazione, quei lavori che appaiono suscettibili di utilizzazione in campo nazionale.

NEL CAMPO ORGANIZZATIVO INTERFORZE E DOTTRINALE

Gli studi di carattere organizzativo effettuati dal Comitato Interinale hanno avuto nella quasi totalità un duplice scopo:

- unificare o armonizzazione di una determinata attività o di un determinato organismo militare in seno ai diversi contingenti delle F.E.D.;
- coordinare e armonizzare l'organizzazione stessa nell'ambito delle tre Forze Armate.

Venuto a mancare il primo scopo, gli studi effettuati potranno nondimeno trovare qualche possibilità di utilizzazione in campo nazionale per la realizzazione del secondo scopo, quando questo non sia già stato del tutto conseguito.

1. Istruzione di base delle reclute (comune alle tre Forze Armate).

L'esperienza della guerra moderna ha dimostrato che tutti i militari, a qualunque Forza Armata, Arma o Servizio appartengano, possono trovarsi in situazioni di dover fronteggiare azioni nemiche.

Tale esigenza ha portato all'opportunità di prevedere un "programma minimo" di istruzione di base, comune alle reclute delle tre Forze Armate.

Gli studi in argomento effettuati dal C.I., hanno condotto alla determinazione del programma che, per quanto concerne l'addestramento al combattimento, mira a rendere le reclute delle tre Forze, senza distinzione alcuna, e seguendo i procedimenti normalmente adottati, per i fanti:

- a fare uso delle loro armi individuali in tutte le situazioni del combattimento e particolarmente contro azioni improvvise del nemico;
- ad assolvere, in una unità elementare, incarichi semplici non richiedenti alcuna forma di specializzazione.

Il programma in questione risulta dal documento CM/ORG/III/250 in data 2 dicembre 1953 (traspresso allo Stato Maggiore Difesa con protocollo n. 2303/SM del 4 dicembre 1953); esso è pienamente conforme alla regolamentazione italiana, essendo stato redatto da parte italiana il progetto iniziale sull'argomento.

Si ritiene che lo studio possa essere preso in considerazione degli Stati Maggiori nazionali interessati, in vista della eventuale ulteriore armonizzazione della istruzione di base delle reclute delle tre Forze Armate.

2. Sistema istruzione quadri – insegnamento militare superiore.

L'importanza dell'insegnamento militare superiore, per la formazione dei quadri atti ad assolvere delle funzioni negli Stati Maggiori di Forza Armata o negli Stati Maggiori interforze, ha indotto il C.I.M. ad elaborare un progetto di insieme sull'organizzazione dell'insegnamento in questione.

Gli studi condotti dalla 3^a Sezione in collaborazione con le Sezioni di Forza Armata, si sono conclusi con la redazione di un documento (prot. n. CM/ORG/III/365 in data 15 luglio 1954, trasmesso allo Stato Maggiore Difesa non lettera n. 4075/SM in data 19 luglio 1954) tendente a tracciare le linee generali dell'insegnamento superiore di Forza Armata (Scuole di Guerra) e di quello interforze (Corso Superiore interforze e Corso Alti Studi Militari), considerati come un tutto armonico.

L'organizzazione di insieme del corrispondente sistema italiano trova piena rispondenza nel sistema europeo previsto: ciò non di meno si ritiene che alcuni aspetti particolari di questo possano essere utilmente considerati da parte degli Stati Maggiori nazionali interessati, specie in vista dell'ulteriore possibile armonizzazione dell'insegnamento in questione nell'ambito delle tre Forze Armate.

3. Aiuti per l'addestramento del contingente tedesco.

Il rifiuto francese alla "formula CED", potrebbe far ritenere superati gli studi condotti dal C.I.M. su tale materia. Ove però si consideri l'intendimento di giungere ad un riarmo tedesco più o meno controllato, gli studi condotti in argomento potranno essere di utile consultazione come base di lavoro per gli eventuali adattamenti conseguenti alla nuova formula che sarà concordata per il detto riarmo.

I documenti compilati sull'argomento in oggetto, (quali i questionari redatti dalla 3^a Sezione, le conseguenti offerte di concorso all'addestramento da parte dei paesi C.E.D., le note in proposito degli Stati Uniti e della Gran Bretagna), potranno, forse, servire ancora da orientamento.

4. Le ispezioni militari da parte degli organi centrali dalle F.E.D.

Il progetto di base redatto dalla 3^a Sezione sulle ispezioni militari (documento n. CM/ORG/III/361 in data 7 luglio 1954, trasmesso allo Stato Maggiore Difesa con lettera prot. n. 4035//SM in data 12 luglio 1954) concerne l'organizzazione generale delle ispezioni, di carattere militare, di competenza dei quattro Capi di Stato Maggiore (delle F.E.D., Terra Aria e Marina) e dei relativi organi ispettivi.

Si ritiene che le grandi linee di tale organizzazione possano essere riconsiderate ove si debba giungere alla creazione di uno Stato Maggiore unificato, avente anche compiti ispettivi e di controllo.

Il progetto in questione dovrebbe, in tal caso, subire gli adattamenti necessari e i completamenti che potrebbero rendersi utili in base alla situazione particolare dell'organizzazione italiana.

5. Organizzazione degli Stati Maggiori.

Lo studio approfondito della materia, conclusosi con il documento CM/ORG/I/P/354 in data 5 giugno 1954, ha consentito di portare l'attenzione fino all'esame delle più opposte concezioni e con una profondità notevole.

Indipendentemente dall'organizzazione concretata, resta fra l'altro fermo il principio della creazione di un organo direttivo armonicamente costituito, tendente anche ad una rivalutazione dei gradi più elevati riportandoli alle loro precise responsabilità, evitando aspetti pletorici nel campo organico.

L'esame accurato della materia potrebbe apportare un utile contributo nel caso di eventuali modifiche alla struttura attuale dei nostri Stati Maggiori Centrali volte ad ottenere una sempre maggiore armonizzazione e un apparato organico sempre meglio rispondente alle esigenze di Forze Armate moderne, caratterizzate da una minore consistenza numerica ma da una maggiore potenza.

6. Classificazione del carteggio.

La conclusione unanime (documento prot. n. CM/ORG/I/336 del 27

luglio 1954) a cui è giunta la commissione di esperti del C.I.M. nel ritenere il sistema decimale di classificazione più idoneo sotto l'aspetto della completezza e della praticità, potrebbe indurre a costituire presso gli Stati Maggiori nazionali un gruppo di specialisti per studiare l'applicazione di un sistema decimale applicabile a tutte le Forze Armate e a tutti i gradi della gerarchia.

7. Centro interforze di documentazione.

È indubbiamente utile che Stati Maggiori, Comandanti e Istituti di istruzione, frequentemente impegnati ad effettuare studi, lavori vari, progetti, conferenze ecc., possano disporre di materiale informativo sulle conoscenze di Forze Armate straniere in tutti i settori e sul potenziale bellico degli altri Stati.

In queste attività così molteplici e frequenti in genere si fa ricorso sovente a documenti incompleti, a ricordi personali, ad elementi che non costituiscono un tutto organico e moderno mentre sarebbe agevole poter disporre di fonti dirette sicure e complete.

Sembra perciò pratico che il materiale informativo in questione sia tutto accentrato e raccolto in un solo centro istituito presso un ente organizzato per la raccolta, la traduzione, la elaborazione, la classificazione e la distribuzione temporanea della documentazione agli interessati.

8. Polizia Militare.

Mentre nel campo organizzativo nessuna utilizzazione pratica è da prevedersi da parte italiana, una parte degli studi compiuti in merito all'aspetto giuridico della materia potrebbe essere utile nel caso fosse adottata una nuova forma di associazione fra le forze europee.

In tal caso sarebbe necessario addivenire alla stipula di una convenzione per definire lo statuto delle forze, così come è avvenuto per le forze degli stati aderenti al Trattato del Nord Atlantico firmato a Londra il 19 giugno del 1951 e l'annesso protocollo sullo statuto dei Quartieri Generali militari internazionali creati in virtù dello stesso Trattato, protocollo firmato a Parigi il 28 agosto del 1952.

9. Dottrina Tattica.

Nessun dubbio che la vigente dottrina italiana, aderente alle particolari caratteristiche e necessità del territorio nazionale, risponda allo scopo e possa non aver bisogno di modifiche anche parziali per plasmarsi maggiormente alla situazione politico-militare attuale.

L'utilizzazione della dottrina tattica interforze, elaborata dal C.I. può apparire egualmente utile ove si considerino gli aspetti presi in esame nel corso degli studi, nel quadro europeo e nell'ambiente di cooperazione fra le varie Forze Armate.

10. Dottrina logistica.

In particolare i documenti CM/LOG/I/298 e CM/LOG/I/402 rispettivamente, in data 27 luglio e 16 novembre 1953 si prestano ad esame per le eventuali applicazioni in campo nazionale. Essi, sorti dalla necessità di stabilire alcuni principi generali di dottrina logistica e di organizzazione logistica da servire da base per la ulteriore elaborazione di regolamenti logistici, trattano del dominio della logistica, del rapporto tra esigenze operative e logistiche, del coordinamento delle esigenze logistiche delle tre Forze Armate, della incidenza della logistica nel dominio civile e delle funzioni fondamentali a cui la logistica deve assolvere.

Esaminata la suddivisione geografica di un teatro di guerra e della sua articolazione, prendono in esame compiti ed attribuzioni logistiche nei differenti scaglioni di comando in tempo di guerra.

Infine esaminando il compito e la differenziazione generale dei servizi delle tre Forze Armate, la subordinazione dei servizi al Comando, degli organi di comando e di coordinamento, direttivi ed esecutivi, dei servizi interforze e di quelle particolari a ciascuna Forza Armata, dell'organizzazione e del funzionamento di insieme, dei rifornimenti e della organizzazione logistica prevedibile nel tempo di pace al livello centrale, nazionale e regionale.

11. Dominio comune dei servizi.

I documenti a cui si ispira tale concetto sono il CM/LOG/I/D/365 e il CM/LOG/I/D/404 rispettivamente del 22 ottobre e 16 novembre 1953 e il CM/D/107 del 23 giugno 1953.

I due documenti trattano della generalità sulla messa in comune dei servizi e dell'applicazione a ciascun servizio.

Posti in evidenza i bisogni comuni e considerata l'organizzazione interforze e i suoi limiti, svolgono lo studio analitico del dominio logistico comune esaminandone le ripartizioni e le attività riferite a ciascun servizio.

Particolare rilievo è dato ai servizi dei carburanti e dei trasporti.

Per il servizio carburanti sono previste due soluzioni:

Servizio interforze centralizzato ai fini di un miglior rendimento nell'organizzazione dei trasporti e nel collegamento con i simili organismi civili e NATO;

Servizi interforze limitato ai carburanti auto ed ai lubrificanti ordinari, affidato al servizio d'intendenza, lasciando a ciascuna forza il rifornimento carburanti e lubrificanti rispondenti alle rispettive esigenze.

Anche per il servizio trasporti erano previste due soluzioni:

La coordinazione della direzione di tutti i diversi mezzi di trasporto è affidata allo Stato Maggiore Generale Combinato, lasciando a ciascuna Forza Armata la responsabilità per l'esecuzione;

Lo Stato Maggiore Generale Combinato si riserva solo la funzione di coordinamento fra i diversi mezzi di trasporto e l'inoltro delle richieste di trasporto marittimi alle autorità competenti nazionali e NATO.

In merito al servizio trasporti è stato redatto anche un apposito studio (CM/LOG/II/P/400 del 4 dicembre 1953) concernente i trasporti nella zona delle comunicazioni.

Fatta un'analisi dei bisogni, il documento esamina le autorità che vi sono interessate e definisce caratteristiche ed attribuzioni generali.

In merito prevede due soluzioni:

- a. Attribuisce allo Stato Maggiore Generale Combinato responsabilità di coordinazione e direzione dei trasporti in detta zona;*
- b. E' analoga alla soluzione b prevista per il servizio trasporti in generale.*

12. Norme per le costruzioni militari.

Lo studio relativo (CM/LOG/IV Infrastrutture), dopo una comparazione delle norme generali di costruzione esistenti nei vari Stati aderenti alla CED, negli Stati Uniti d'America e nella NATO, definisce le norme CED relative agli alloggiamenti per la truppa con particolare riferimento alle infermerie, autorimesse, installazioni sportive, installazioni d'istruzione e tratta, infine, degli alloggiamenti dei quadri Ufficiali e Sottufficiali.

13. Misure di protezione contro effetti di armi atomiche.

La delegazione tedesca ha presentato uno studio che dopo aver trattato delle misure di protezione contro gli effetti di soffio e di quelle contro radiazioni termiche e i raggi gamma, afferma che gli effetti catastrofici della bomba atomica (energia nucleare) sul personale e sugli immobili (incendi) possono essere evitati o per lo meno ridotti prendendo in tempo misure adeguate di protezione.

14. Amministrazione del personale.

Argomenti trattati dal Comitato Interinale che possono avere un interesse nazionale presente e futuro:

- a. Progetto di regolamento di disciplina generale: comprende i principi generali (definizione della disciplina, diritti e doveri dei militari, concetti di gerarchia e subordinazione); manifestazioni esteriori della disciplina (cerimoniale militare, saluto ecc.); ricompense e punizioni; sanzioni disciplinari di stato; reclami e ricorsi.*
- b. Progetto concernente gli assegni fissi ai militari di carriera (documento CM/PERS/P/18 in data 1° luglio 1954): il progetto comprende una parte che fissa i principi generali della carriera, necessari per impiantare un sistema di remunerazioni; una parte che illustra i vari componenti della paga, le condizioni che danno diritto agli assegni, tabelle di applicazione pratica.*

- c. Progetto concernente gli assegni fissi ai militari in servizio di leva: consta di una parte riguardante gli Ufficiali di complemento, una che riguarda i Sottufficiali di complemento ed una applicabile ai militari di truppa in servizio di leva.
- d. Distribuzione, manutenzione e rinnovamento vestiario. Concerne in un progetto di organizzazione e funzionamento del servizio del vestiario nei corpi. Partendo dalla premessa di: alleggerire il più possibile i corpi di compiti di natura strettamente contabile; inculcare nel militare la buona conservazione e la manutenzione del proprio corredo; è stato studiato un sistema basato sull'assegnazione, ad ogni militare, di un certo numero di "punti-vestiario".
- e. Pagamento degli assegni fissi. È stato studiato il sistema migliore di conteggio degli assegni fissi e del loro pagamento (anticipato, posticipato, quindicinale, mensile, ecc.) ai militari di tutte le categorie.
- f. Progetto di regolamento sulle indennità di missione, trasferimento e per servizi collettivi. Il progetto comprende norme concernenti: movimenti per missione individuale; trasferimenti temporanei (corsi, ecc.); trasferimenti definitivi; movimenti con la truppa.
- g. Progetto di indennità per la conoscenza di lingue, per gli insegnanti di alcune scuole, per il personale impiegato nella lotta contro i sinistri e calamità naturali, per coloro che hanno maneggio ingente e continuo di fondi.

Si tratta di uno studio tendente a regolare un gruppo di indennità da assegnarsi a personale con incarichi speciali che comportino conoscenze o responsabilità particolari.

- b. Progetto circa l'organizzazione del servizio del vitto nei corpi. È uno studio tendente a regolare la complessa materia dell'alimentazione di militari di tutte le categorie.

Comprende: norme circa i militari di leva: uomini di truppa, Ufficiali e Sottufficiali; norme concernenti i volontari (Ufficiali, Sottufficiali e Truppa).

15. Telecomunicazioni.

Gli studi per la elaborazione di una Istruzione Generale interforze per le trasmissioni (documento CM/TEL/3040 e CM/TEL/3045 rispettivamente in data 27 e 29 luglio 1954) sono stati effettuati nell'intento di fornire: ad ogni Forza Armata le basi per la redazione di una propria istruzione analoga; agli Ufficiali destinati a posti chiave o in comando, elementi generali di riferimento; alle scuole una visione d'insieme e una base per la elaborazione dei programmi comuni.

All'interruzione dei lavori del Comitato Interinale erano state ultimate le seguenti parti, incluse nei documenti indicati: organizzazione delle trasmissioni; centro trasmissioni; sicurezza delle trasmissioni; lessico sulle

telecomunicazioni. Tutta la materia che ha formato oggetto di studio potrebbe trovare utilizzazione nell'ambito nazionale.

NEL CAMPO ORGANIZZATIVO DELLE SINGOLE FORZE ARMATE

1. Organizzazione Forze Terrestri.

Tutti gli studi di carattere organico compiuti in seno alla Sezione Terra potranno essere utilizzati come documenti di consultazione per ulteriori studi da parte del nostro Stato Maggiore Esercito.

In particolare si segnalano i seguenti, che riflettono particolari concorrenti concezioni moderne in campo organico:

- a. Per l'organizzazione centrale: organizzazione ed attribuzioni degli organi dello Stato Maggiore Generale Terra (documento CM/TER/2285 del 3 giugno 1954).*
- b. Per l'organizzazione dei Comandi di Grandi Unità: tabelle organiche dei Comandi di Corpo d'Armata e d'Armata (documento CM/TER/III/504 del 9 giugno 1954).*
- c. Per l'organizzazione delle Grandi Unità: tabelle organiche della Sdivisione corazzata (documento CM/TER/815 del 2 giugno 1953); tabelle organiche della Divisione meccanizzata (documento CM/TER/1105 del 22 luglio 1954).*
- d. Per l'organizzazione delle unità delle armi: tabelle organiche per le unità di Cavalleria blindata (documento CM/TER/832 del 3 giugno 1953).*
- e. Per l'organizzazione delle unità dei servizi: tabelle organiche delle unità del servizio del materiale (documento CM/TER/1889 del 5 febbraio 1954); tabelle organiche delle unità chimiche (documento CM/TER/1859 del 29 gennaio 1954).*
- f. Per la documentazione: modello di tabelle effettivi e dotazioni (documento CM/TER/2157 del 4 maggio 1954).*

2. Organizzazione Forze Navali.

- a. Principi generali sulla carriera degli Ufficiali della Marina, Divisione in Corpi, Elementi di "stato", Reclutamento.*

Lo studio è contenuto nel documento CM/MAR/D/60 del 16 maggio 1953.

Può presentare interesse di carattere nazionale perché sintetizza l'accordo raggiunto tra i Paesi C.E.D. in problemi di difficile trattazione, sui quali le legislazioni nazionali sono talvolta molto discordi.

- b. Principi generali sul reclutamento e sullo svolgimento di carriera dei Sottufficiali della Marina C.E.D., divisione in specialità, elementi di "stato".*

Lo studio è contenuto nel documento CM/MAR/D/80 del 17 luglio 1953.

Il conferimento della specialità e lo svolgimento della carriera dei primi gradi dei volontari, sono stati per la Marina C.E.D. impostati su sistema differente da quello in vigore nella Marina italiana. Da ciò l'interesse che lo studio può avere in campo nazionale.

Anche le condizioni di avanzamento differiscono in parte da quelle previste dalla legge italiana e potrebbero rappresentare un miglioramento rispetto a questa.

Altri argomenti, contenuti nelle "suggestions reservè", presentano interesse per la Marina italiana. Tra essi da segnalare è quello relativo agli "emplois reservè" con cui i compilatori del progetto europeo propongono che alcuni impieghi civili di particolare delicatezza, in cui necessita personale di assoluta fiducia, vengano riservati ai Sottufficiali colpiti dai limiti di età o che non abbiano potuto passare in carriera, o che, comunque, abbiano dovuto abbandonare il servizio, pur essendo buoni elementi. Ha così trovato eco, in campo europeo, una proposta più volte avanzata in campo nazionale.

c. Uniformi della Marina C.E.D.

Gli studi condotti in questo campo hanno dimostrato la superiorità dei tessuti e degli effetti di vestiario in uso nella nostra Marina. Anche la foggia italiana è stata adottata, con pochi cambiamenti, per quasi tutte le uniformi.

Sarà tuttavia utile, per le Autorità nazionali, tener presenti le conclusioni degli esperti e soprattutto gli album dei disegni delle uniformi europee e dei campioni dei tessuti europei che le hanno accompagnate.

Le Autorità competenti della nostra Marina potranno trovarvi suggerimenti per eventuali modifiche delle uniformi o delle condizioni speciali per la provvista di vestiario.

I documenti riguardanti la composizione delle uniformi della Marina europea sono: CM/MAR/20 del 26 novembre 1952; 12 CM/MAR/SEC del 13 marzo 1953.

3. Organizzazione Forze Aeree.

In complesso gli studi compiuti sono da considerarsi sotto due aspetti per la loro eventuale utilizzazione: la maggior parte di essi è stata redatta conservando al massimo le caratteristiche della nostra organizzazione; solo alcuni, relativi cioè a materia nuova, scaturita dalla necessità di fondere più esigenze ai fini di una organizzazione europea, non trovano rispondenza completa in ciò che di fatto esiste presso la nostra Aeronautica.

I due aspetti si integrano vicendevolmente e pertanto non è possibile fare netta distinzione tra le materie che potrebbero essere utilizzate e quelle che non si presterebbero ad una utilizzazione in campo nazionale.

Si segnala pertanto l'utilità di uno studio approfondito di tutta l'organizzazione studiata per il caso che alcuni caratteri di essa possano essere introdotti in campo nazionale.

NEL CAMPO GIURIDICO.

1. Regime speciale per le persone a carico.

La materia è prevista dall'articolo 33 del Protocollo Giuridico. Dati i principi di base che hanno presieduti alla elaborazione della Convenzione

speciale, la maggior parte delle disposizioni in essa contenute sono utilizzabili, anche nelle ipotesi di un sistema che prescindendo dalla sopranazionalità.

L'utilizzazione della Convenzione speciale (disposizioni penali) atta a stabilire il regime penale delle truppe dislocate all'estero, richiederebbe tuttavia un lavoro di armonizzazione tendente a: sopprimere le disposizioni strettamente inerenti ad una struttura sopranazionale; correggere la terminologia conseguente; riesaminare le limitazioni poste al potere dello Stato, tenuto conto di una situazione giuridica mutata (poteri della polizia militare su militari di diversa nazionalità, poteri su abitanti dello Stato, ecc.).

2. Convenzione sui privilegi e le immunità dello C.E.D.

Il contenuto essenziale della Convenzione può essere parzialmente utilizzato, prescindendo dalle disposizioni inerenti alla struttura delle istituzioni C.E.D., per disciplinare la situazione di membri di organismi internazionali che debbano esplicare una attività nei vari Stati.

3. Protocollo relativo alle manovre e agli esercizi effettuati dalle F.E.D.

Il programma di regolare questa materia si pone normalmente anche fuori del quadro C.E.D.

Il protocollo in questione è articolato sul presupposto dell'esistenza di una Comunità, tuttavia esso risolve le esigenze fondamentali in materia e può quindi fornire utili spunti per accordi particolari in caso di esercitazioni combinate interessanti il territorio di più Stati.

4. Accordi in materia di servizi pubblici.

Esaminando in particolare i testi delle Convenzioni, si può rilevare che esse disciplinano l'estensione alle F.E.D. delle facilitazioni accordate alle Forze Armate nazionali in tema di servizi pubblici, navigazione aerea e servizio meteorologico.

Una tale estensione può essere concepita anche al di fuori della ipotesi di forze integrate dipendenti da un'autorità sopranazionale, nel caso di soggiorno o di transito di truppe amiche nel territorio dello Stato.

L'estensione potrebbe essere fatta con: disposizioni unilaterali dello Stato; convenzione multilaterale; convenzioni generali bilaterali fra lo Stato originario delle truppe e lo Stato nel cui territorio si verifica il soggiorno o il transito; accordo particolare realizzato caso per caso.

È così ultimata l'esposizione di quanto compiuto dalla Delegazione in due anni e più di attività nell'ambito del Comitato Militare C.E.D.

Altri lavori, oltre quelli suaccennati, sono stati compiuti ai fini di una doverosa collaborazione alle Autorità Centrali nazionali. Tali: il contributo allo studio dei provvedimenti atti ad assicurare l'attuazione ed il fun-

zionamento della C.E.D. in ambito nazionale; analisi del trattato C.E.D. dal punto di vista della sovranità; memoria sulle soluzioni di ricambio; memoria sul riarmo del contingente tedesco; memoria sulla organizzazione centrale e periferica della C.E.D.; studi vari sulla sicurezza militare; dati e notizie al Comitato nazionale per i rapporti finanziari di difesa comune.

I lavori inerenti all'organizzazione della C.E.D., hanno avuto termine il 31 agosto del 1954.

Dal primo settembre è stato dato mano alle operazioni di scioglimento della Delegazione e alla raccolta degli elementi da utilizzare nelle prossime conferenze internazionali destinate a sviluppare, sia pure sotto altra forma, il problema della difesa dell'Occidente qui studiato prima sotto il profilo C.E.D.

Il 30 settembre 1954 la Delegazione si scioglie. È nell'animo di tutti la fierezza del lavoro compiuto e la fiducia che esso contribuirà al raggiungimento di quelle mete europee che stanno nella forza propulsiva degli eventi.

(Generale di Divisione capo della Delegazione italiana Domingo FORNARA ⁷⁴).

⁷⁴ Archivio Ufficio Storico dello Stato Maggiore Esercito (AUSSME), fondo CED, busta n. 11.

BIBLIOGRAFIA

Organisation française du mouvement européen, *Mouvement Européen, douze lettres sur la communauté européenne de défense*, Société Parisienne d'Imprimerie (S.P.I.), Parigi 1954.

Comité Interimaire de la conférence pour l'organisation de la communauté européenne de défense (comité militaire), *Instruction sur la défense d'arrêt (projet)*, s.e., Parigi 1953.

Bureau du secrétaire à la défense, *Manuel de l'organisme chargé de l'Administration des Ravitaillements pour la Défense, Manuel fédéral pour le catalogage des matériels*, s.e., Washington 25 D.C., s.a.

Stato Maggiore Aeronautica Militare – Ufficio Studi, Quaderno di cultura n.25, *C.E.D. e N.A.T.O. (Comunità Europea di Difesa e Comunità Atlantica)*, edizione fuori commercio, Tipografia del Senato, Roma 1953.

Assemblea ad hoc incaricata di elaborare un progetto di trattato per una comunità politica europea, *Informazioni e documenti ufficiali della Commissione costituzionale*, edizione del Segretariato della Commissione costituzionale, Parigi, 1952.

France-Europe (numéro spécial) organe officiel de l'Union Française des Fédéralistes, *Communauté européenne de défense?*, Parigi 1953.

Ministère des affaires étrangères, *Traité instituant la communauté européenne de défense*, la documentation française, Parigi 1953.

Conférence pour l'organisation d'une Communauté européenne de défense, *Projet de traité instituant la C.E.D.*, Imprimerie nationale, Parigi 1952.

Alfred Fabre-Luce, *Lettres sur la CED*, les Presses de la Seine, Parigi 1954.

Massimo De Leonardis *Ultima ratio regum, forza militare e relazioni internazionali*, Monduzzi editore, Bologna 2003.

Giancarlo Giordano, *Storia della politica internazionale 1870/1992*, Franco Angeli s.r.l., Milano 1994.

Altiero Spinelli, *Il manifesto di Ventotene (e altri scritti)*, Società editrice il Mulino, Bologna 1999.

Marcello Flores, *Il secolo-mondo*, Società editrice il Mulino, Bologna 2002.

Virgilio Ilari, *Storia militare della prima repubblica 1943 – 1993*, Casa editrice nuove ricerche, Ancona 1994.

